Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►B

RÈGLEMENT (UE) 2018/1139 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 4 juillet 2018

concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 212 du 22.8.2018, p. 1)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►M1	Règlement délégué (UE) 2021/1087 de la Commission du 7 avril 2021	L 236	1	5.7.2021
►M2	Règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024	L 1689	1	12.7.2024
►M3	Règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024	L 2803	1	11.11.2024
►M4	Règlement délégué (UE) 2025/870 de la Commission du 28 février 2025	L 870	1	5.5.2025
►M5	Règlement (UE) 2026/1744 du Parlement européen et du Conseil du 8 juillet 2026	L 1744	1	24.7.2026

Rectifié par:

►C1 Rectificatif, JO L 116 du 4.5.2023, p. 30 (2018/1139)

►C2 Rectificatif, JO L 90826 du 17.10.2025, p. 1 (2018/1139)

▼B

RÈGLEMENT (UE) 2018/1139 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 4 juillet 2018

concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

CHAPITRE I

PRINCIPES

Article premier

Objet et objectifs

1. L'objectif principal du présent règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile dans l'Union.

2. Le présent règlement vise également à:

a) contribuer à la politique de l'Union dans le domaine de l'aviation au sens large et à l'amélioration des performances globales du secteur de l'aviation civile;

b) faciliter, dans les domaines couverts par le présent règlement, la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux, assurer un traitement identique pour tous les intervenants sur le marché intérieur de l'aviation et améliorer la compétitivité du secteur aérien de l'Union;

c) contribuer à un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement;

d) faciliter, dans les domaines couverts par le présent règlement, la circulation des marchandises, des services et des personnes au niveau mondial, en instaurant une coopération appropriée avec les pays tiers et leurs autorités aéronautiques, et en promouvant l'acceptation mutuelle des certificats et autres documents pertinents;

e) promouvoir l'efficacité sur le plan des coûts, notamment en évitant les doubles emplois, et favoriser l'efficacité dans les processus réglementaire, de certification et de supervision ainsi qu'une utilisation efficace des ressources correspondantes au niveau de l'Union et au niveau national;

f) contribuer, dans les domaines couverts par le présent règlement, à l'établissement et au maintien d'un niveau élevé et uniforme de sûreté de l'aviation civile;

▼B

g) aider les États membres, dans les domaines couverts par le présent règlement, à exercer leurs droits et à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en assurant une interprétation commune et une mise en œuvre uniforme et en temps utile des dispositions de cette dernière, selon le cas;

h) promouvoir, au niveau mondial, les vues de l'Union en matière de normes et de règles de sécurité de l'aviation civile, en établissant une coopération appropriée avec les pays tiers et les organisations internationales;

i) promouvoir la recherche et l'innovation, notamment dans les processus réglementaire, de certification et de supervision;

j) promouvoir, dans les domaines couverts par le présent règlement, l'interopérabilité technique et opérationnelle et le partage des bonnes pratiques administratives;

k) contribuer à ce que les passagers aient confiance dans une aviation civile sûre.

3. Les objectifs visés aux paragraphes 1 et 2 sont atteints, entre autres:

a) en élaborant, en adoptant et en appliquant uniformément tous les actes nécessaires;

b) en prenant des mesures visant à améliorer les normes de sécurité;

c) en garantissant que les déclarations et les certificats délivrés conformément au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, sont valables et reconnus dans l'ensemble de l'Union, sans exigences supplémentaires;

d) en élaborant, avec la participation d'organismes de normalisation et d'autres organismes sectoriels, des normes techniques détaillées destinées à être utilisées comme moyen de mise en conformité avec le présent règlement, ainsi qu'avec les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, le cas échéant;

e) en créant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (ci-après dénommée «Agence») indépendante;

f) en assurant la mise en œuvre uniforme de tous les actes nécessaires par les autorités nationales compétentes et par l'Agence, dans leurs domaines de compétence respectifs;

g) en collectant, en analysant et en échangeant des informations permettant de faciliter la prise de décision fondée sur des données probantes;

h) en menant à bien des initiatives de sensibilisation et de promotion, y compris de formation, de communication et de diffusion des informations pertinentes.

Article 2

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique:

a) à la conception et à la production de produits, de pièces et d'équipements de contrôle à distance d'aéronefs par une personne physique ou morale sous la supervision de l'Agence ou d'un État membre, dans la mesure où ce n'est pas couvert par le point b);

▼B

b) à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation d'aéronefs, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs, lorsque les aéronefs sont ou seront:

i) immatriculés dans un État membre, sauf si et dans la mesure où l'État membre a transféré ses responsabilités en vertu de la convention de Chicago à un pays tiers et où les aéronefs sont exploités par un exploitant d'aéronefs d'un pays tiers;

ii) immatriculés dans un pays tiers et exploités par un exploitant d'aéronefs établi, résidant ou dont le principal établissement se situe sur le territoire auquel les traités s'appliquent;

iii) un aéronef sans équipage à bord, qui n'est immatriculé ni dans un État membre ni dans un pays tiers et qui est exploité sur le territoire auquel les traités s'appliquent par un exploitant d'aéronefs établi, résidant ou dont le principal établissement se situe sur ce territoire;

c) à l'exploitation d'aéronefs à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel les traités s'appliquent par un exploitant d'aéronefs de pays tiers;

d) à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des équipements d'aérodrome liés à la sécurité utilisés ou destinés à être utilisés dans les aérodromes visés au point e) et à la fourniture de services d'assistance en escale et d'AMS dans ces aérodromes;

e) à la conception, à la maintenance et à l'exploitation des aérodromes, y compris les équipements liés à la sécurité utilisés par ces aérodromes, situés sur le territoire auquel les traités s'appliquent:

i) qui sont ouverts au public;

ii) sur lesquels sont offerts des services de transport aérien commercial; et

iii) qui sont équipés de pistes aux instruments revêtues de 800 mètres au moins, ou qui sont exclusivement utilisés par des hélicoptères utilisant des procédures d'approche ou de départ aux instruments;

f) sans préjudice du droit de l'Union et du droit national en matière d'environnement et d'aménagement du territoire, à la protection des abords des aérodromes visés au point e);

g) à la fourniture de services GTA/SNA dans l'espace aérien du ciel unique européen, et à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des systèmes et composants utilisés pour la fourniture de tels services;

▼M3

h) sans préjudice du règlement (UE) 2024/2803 ([1]) du Parlement européen et du Conseil et des responsabilités des États membres à l'égard de l'espace aérien relevant de leur juridiction, à la conception des structures de l'espace aérien dans l'espace aérien du ciel unique européen.

([1]) Règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).

▼B

2. Le présent règlement s'applique également aux personnels et organismes prenant part aux activités visées au paragraphe 1.

3. Le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux aéronefs et à leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs, lorsqu'ils exécutent des activités militaires, de douane, de police, de recherche et sauvetage, de lutte contre l'incendie, de contrôle des frontières, de surveillance côtière ou des activités ou services analogues sous le contrôle et la responsabilité d'un État membre, entrepris dans l'intérêt général par un organisme investi de prérogatives de puissance publique ou pour le compte de celui-ci, ni aux personnels et organismes prenant part aux activités et services exécutés par ces aéronefs;

b) aux aérodromes ou parties d'aérodrome, ni aux équipements, personnels et organismes, qui sont placés sous le contrôle de l'armée et exploités par celle-ci;

c) aux services GTA/SNA, y compris aux systèmes et composants, personnels et organismes, qui sont fournis ou mis à disposition par l'armée;

d) à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs dont l'exploitation présente un risque faible pour la sécurité aérienne, tels qu'ils sont énumérés à l'annexe I, ni aux personnels et organismes prenant part à ces activités, sauf si un certificat a été délivré pour les aéronefs, ou est censé avoir été délivré, conformément au règlement (CE) n° 216/2008.

En ce qui concerne le point a), les États membres veillent à ce que les activités et services assurés par les aéronefs visés dans ce point soient exécutés en tenant dûment compte des objectifs de sécurité du présent règlement. Les États membres veillent également à ce que, le cas échéant, une séparation en toute sécurité soit établie entre ces aéronefs et les autres aéronefs.

Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la convention de Chicago, les aéronefs visés à l'annexe I du présent règlement et immatriculés dans un État membre peuvent être exploités dans d'autres États membres, sous réserve de l'accord de l'État membre sur le territoire duquel l'exploitation a lieu. Ces aéronefs peuvent aussi être entretenus, et leur conception peut être modifiée, dans d'autres États membres, à condition que les modifications apportées à la conception et les activités de maintenance interviennent sous la supervision de l'État membre où l'aéronef concerné est immatriculé et conformément aux procédures prévues par le droit national de cet État membre.

4. Par dérogation au paragraphe 3, premier alinéa, point d), le présent règlement, et les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, s'appliquent à la conception, à la production et à la maintenance d'un type d'aéronef relevant du champ d'application de l'annexe I, point 1 e), f), g), h) ou i), ainsi qu'aux personnels et organismes prenant part à ces activités, lorsque:

a) l'organisme responsable de la conception de ce type d'aéronef a demandé à l'Agence un certificat de type conformément à l'article 11 ou, le cas échéant, a fait une déclaration auprès de l'Agence conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a), concernant ce type d'aéronef;

▼B

b) ce type d'aéronef est destiné à être produit en série; et

c) la conception de ce type d'aéronef n'a pas été précédemment approuvée conformément à la législation nationale d'un État membre.

Le présent règlement, et les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, s'appliquent au type d'aéronef concerné à partir de la date à laquelle le certificat de type est délivré ou, le cas échéant, à partir de la date à laquelle la déclaration est faite. Cependant, les dispositions concernant l'évaluation de la demande de certificat de type et la délivrance du certificat de type par l'Agence s'appliquent à partir de la date à laquelle la demande est reçue.

▼M3

5. Sans préjudice des exigences nationales en matière de sécurité et de défense, et de l'article 1er, paragraphe 2, du règlement (UE) 2024/2803, les États membres veillent à ce que:

a) les installations visées au paragraphe 3, premier alinéa, point b), du présent article qui sont ouvertes au public; et

b) les services GTA/SNA visés au paragraphe 3, premier alinéa, point c), du présent article qui sont fournis aux fins du trafic aérien auxquels le règlement (UE) 2024/2803 s'applique,

offrent un niveau de sécurité et d'interopérabilité avec les systèmes civils aussi efficace que celui résultant de l'application des exigences essentielles énoncées aux annexes VII et VIII du présent règlement.

▼B

6. Un État membre peut décider d'appliquer une ou plusieurs des sections I, II, III ou VII du chapitre III, à certaines ou à l'ensemble des activités visées au paragraphe 3, premier alinéa, point a), et aux personnels et organismes prenant part à ces activités, lorsqu'il considère que, compte tenu des caractéristiques des activités, personnels et organismes en question et du but et du contenu des dispositions concernées, ces dispositions peuvent être appliquées de manière efficace.

À partir de la date indiquée dans cette décision, les activités, personnels et organismes concernés sont régis uniquement par les dispositions de la ou des sections concernées et par les dispositions du présent règlement liées à l'application de ces sections.

L'État membre concerné notifie sans tarder sa décision à la Commission et à l'Agence et leur fournit toutes les informations utiles, en particulier:

a) la ou les sections concernées;

b) les activités, personnels et organismes concernés;

c) les motifs de sa décision; et

d) la date à partir de laquelle cette décision s'applique.

▼B

Lorsque la Commission, après avoir consulté l'Agence, considère que la condition visée au premier alinéa n'a pas été remplie, la Commission adopte des actes d'exécution établissant sa décision à cet effet. Dès la notification de ces actes d'exécution à l'État membre concerné, cet État membre prend sans tarder une décision pour modifier ou retirer la décision précédente visée au premier alinéa du présent paragraphe et en informe la Commission et l'Agence.

Sans préjudice du quatrième alinéa, un État membre peut aussi, à tout moment, décider de modifier ou de retirer la décision précédente visée au premier alinéa du présent paragraphe. Dans de tels cas, il en informe sans tarder la Commission et l'Agence.

L'Agence intègre, dans le répertoire visé à l'article 74, toutes les décisions de la Commission et des États membres qui ont été notifiées en vertu du présent paragraphe.

La Commission, l'Agence et les autorités compétentes des États membres concernés coopèrent aux fins de l'application du présent paragraphe.

7. Les États membres peuvent décider d'exempter du présent règlement la conception, la maintenance et l'exploitation d'un aérodrome, ainsi que les équipements liés à la sécurité utilisés dans cet aérodrome, lorsque celui-ci ne traite pas, chaque année, plus de 10 000 passagers de vols commerciaux et plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret, et à condition que les États membres concernés veillent à ce que cette exemption ne porte pas atteinte au respect des exigences essentielles visées à l'article 33.

À partir de la date indiquée dans la décision d'exemption, la conception, la maintenance et l'exploitation de l'aérodrome concerné et les équipements liés à la sécurité et les services d'assistance en escale et d'AMS sur cet aérodrome ne sont plus régis par le présent règlement ni par les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

L'État membre concerné notifie sans tarder sa décision d'exemption et les motifs de celle-ci à la Commission et à l'Agence.

Lorsque la Commission, après avoir consulté l'Agence, considère qu'une telle exemption décidée par un État membre ne respecte pas les conditions visées au premier alinéa, la Commission adopte des actes d'exécution arrêtant la décision qu'elle a prise à cet effet. Dès la notification de tels actes d'exécution à un État membre concerné, cet État membre modifie ou retire l'exemption sans tarder et en informe la Commission et l'Agence.

Les États membres notifient également à la Commission et à l'Agence les exemptions qu'ils ont accordées en application de l'article 4, paragraphe 3 *ter*, du règlement (CE) n° 216/2008.

Les États membres examinent, chaque année, les chiffres relatifs au volume de trafic des aérodromes auxquels ils ont accordé une exemption en vertu du présent paragraphe ou de l'article 4, paragraphe 3 *ter*, du règlement (CE) n° 216/2008. Si cet examen démontre que, pendant trois années consécutives, l'un de ces aérodromes a traité chaque année plus de 10 000 passagers de vols commerciaux ou plus de 850 mouvements d'aéronefs liés à des opérations de fret, l'État membre concerné annule l'exemption accordée à cet aérodrome. Dans ce cas, il en informe la Commission et l'Agence.

▼B

L'Agence intègre dans le répertoire visé à l'article 74 toutes les décisions de la Commission et des États membres qui ont été notifiées en vertu du présent paragraphe.

8. Un État membre peut décider d'exempter du présent règlement les activités de conception, de production, de maintenance et d'exploitation pour l'une ou plusieurs des catégories d'aéronefs suivantes:

a) les avions, autres que les avions sans équipage, n'ayant pas plus de deux places, dont la vitesse mesurable de décrochage ou la vitesse stabilisée minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 45 nœuds en vitesse calibrée et dont la masse maximale au décollage (MTOM), telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas 600 kilogrammes pour les avions non destinés à être exploités sur l'eau ou 650 kilogrammes pour les avions destinés à être exploités sur l'eau;

b) les hélicoptères, autres que les hélicoptères sans équipage, n'ayant pas plus de deux places et dont la MTOM, telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas 600 kilogrammes pour les hélicoptères non destinés à être exploités sur l'eau ou 650 kilogrammes pour les hélicoptères destinés à être exploités sur l'eau;

c) les planeurs, autres que les planeurs sans équipage, et les planeurs motorisés, autres que les planeurs motorisés sans équipage, n'ayant pas plus de deux places et dont la MTOM, telle qu'enregistrée par l'État membre, n'excède pas 600 kilogrammes.

Toutefois, en ce qui concerne les catégories d'aéronefs visées au premier alinéa, les États membres ne peuvent pas prendre une telle décision à l'égard d'un aéronef pour lequel un certificat a été délivré, ou est censé avoir été délivré, conformément au règlement (CE) n° 216/2008 ou au présent règlement, ou pour lequel une déclaration a été faite conformément au présent règlement.

9. Une décision d'exemption prise par un État membre en vertu du paragraphe 8 n'empêche pas un organisme dont le principal établissement se situe sur le territoire dudit État membre de décider de mener ses activités de conception et de production, concernant les aéronefs visés par cette décision conformément au présent règlement et conformément aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. Lorsqu'un tel organisme prend une décision de cette nature, il en informe l'État membre concerné. Dans de tels cas, la décision d'exemption prise par l'État membre en vertu du paragraphe 8 ne s'applique pas aux activités de conception et de production en question, ni aux aéronefs conçus et produits en raison de ces activités.

10. Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la convention de Chicago, les aéronefs auxquels la décision d'exemption prise en vertu du paragraphe 8 s'applique et qui sont immatriculés dans l'État membre qui a pris ladite décision peuvent être exploités dans d'autres États membres, sous réserve de l'accord de l'État membre sur le territoire duquel l'exploitation a lieu. Ces aéronefs peuvent également être entretenus, ou leur conception être modifiée, dans d'autres États membres, à condition que ces activités de maintenance et ces modifications apportées à la conception interviennent sous la supervision de l'État membre où l'aéronef concerné est immatriculé et conformément aux procédures prévues par le droit national de cet État membre.

▼B

Tout certificat délivré pour un aéronef auquel s'applique une décision d'exemption prise en vertu du paragraphe 8 précise clairement qu'il n'a pas été délivré en vertu du présent règlement mais en application du droit national de l'État membre qui le délivre. Les autres États membres ne peuvent accepter un tel certificat national que s'ils ont eux-mêmes pris une décision correspondante en application du paragraphe 8.

11. Toute disposition du droit national de l'État membre qui, en vertu du paragraphe 8, a pris une décision d'exemption régissant les activités de conception, de production, de maintenance et d'exploitation des aéronefs auxquels ladite décision s'applique est proportionnée à la nature de l'activité concernée et aux risques qui y sont liés et prend en compte les objectifs et les principes fixés à l'article 1er et à l'article 4 respectivement.

L'État membre qui a pris une décision d'exemption en vertu du paragraphe 8 notifie sans tarder sa décision à la Commission et à l'Agence et leur fournit toutes les informations utiles, et notamment la date à partir de laquelle cette décision s'applique et la catégorie d'aéronefs concernée.

Un État membre peut décider de modifier ou de retirer une décision d'exemption qu'il a prise en vertu du paragraphe 8. Dans de tels cas, il en informe sans tarder la Commission et l'Agence.

L'Agence intègre dans le répertoire visé à l'article 74 toutes les décisions des États membres qui ont été notifiées en vertu du présent paragraphe.

Une décision d'exemption prise par un État membre en vertu du paragraphe 8 s'applique aussi aux organismes et au personnel participant aux activités de conception, de production, de maintenance et d'exploitation auxquelles cette décision s'applique.

Article 3

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1) «supervision»: la vérification, par l'autorité compétente ou en son nom, de manière continue, que les exigences du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, sur la base desquelles un certificat a été délivré ou en vertu desquelles une déclaration a été faite, sont en permanence respectées;

2) «convention de Chicago»: la convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que ses annexes, signée à Chicago le 7 décembre 1944;

3) «produit»: un aéronef, un moteur ou une hélice;

4) «pièce»: tout élément d'un produit, tel qu'il est défini par la conception de type du produit;

▼M3

5) «GTA/SNA»: la gestion du trafic aérien telle qu'elle est définie à l'article 2, point 9), du règlement (UE) 2024/2803 et les services de navigation aérienne tels qu'ils sont définis à l'article 2, point 5), dudit règlement, ainsi que les fonctions de réseau visées à l'article 37 dudit règlement et les services consistant à générer et traiter des données et à mettre en forme et fournir des données à la circulation aérienne générale aux fins de la navigation aérienne;

▼B

6) «composants GTA/SNA»: les objets tangibles, tels que le matériel, et les objets intangibles, tels que les logiciels, dont dépend l'interopérabilité de l'EATMN;

7) «système GTA/SNA»: les composants au sol ou embarqués, ainsi que les équipements spatiaux qui fournissent un appui aux services de navigation aérienne pour toutes les phases de vol;

8) «plan directeur de gestion du trafic aérien»: le plan approuvé par la décision 2009/320/CE du Conseil ([1]), conformément à l'article 1er, paragraphe 2, du règlement (CE) n^{o} 219/2007 du Conseil ([2]);

9) «certification»: toute forme de reconnaissance conformément au présent règlement, fondée sur une évaluation appropriée, attestant qu'une personne physique ou morale, un produit, une pièce, un équipement non fixe, un équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord, un aérodrome, un équipement d'aérodrome lié à la sécurité, un système GTA/SNA, un composant GTA/SNA ou un simulateur d'entraînement au vol est conforme aux exigences applicables du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, au moyen de la délivrance d'un certificat qui atteste cette conformité;

10) «déclaration»: toute déclaration écrite faite conformément au présent règlement sous la seule responsabilité d'une personne physique ou morale soumise au présent règlement et confirmant que les exigences applicables du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et relatives à une personne physique ou morale, un produit, une pièce, un équipement non fixe, un équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord, un équipement d'aérodrome lié à la sécurité, un système GTA/SNA, un composant GTA/SNA ou un simulateur d'entraînement au vol sont respectées;

11) «entité qualifiée»: une personne physique ou morale agréée qui peut se voir confier certaines tâches de certification ou de supervision en vertu du présent règlement, par l'Agence ou par une autorité nationale compétente, et sous le contrôle et la responsabilité de celle-ci;

([1]) Décision 2009/320/CE du Conseil du 30 mars 2009 approuvant le plan directeur européen de gestion du trafic aérien du projet de recherche sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR) (JO L 95 du 9.4.2009, p. 41).

([2]) Règlement (CE) n^{o} 219/2007 du Conseil du 27 février 2007 relatif à la constitution d'une entreprise commune pour la réalisation du système européen de nouvelle génération pour la gestion du trafic aérien (SESAR) (JO L 64 du 2.3.2007, p. 1).

▼B

12) «certificat»: un certificat, un agrément ou une approbation, une licence, une autorisation, une attestation ou tout autre document délivré à l'issue d'une procédure de certification attestant la conformité avec les exigences applicables;

13) «exploitant d'aéronefs»: toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aéronefs;

14) «exploitant d'aérodromes»: toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aérodromes;

15) «simulateur d'entraînement au vol»: tout type d'appareil simulant au sol les conditions de vol, y compris les simulateurs de vol, les entraîneurs au vol, les entraîneurs aux procédures de vol et de navigation et les entraîneurs pour la formation de base aux instruments;

16) «aérodrome»: une surface définie, sur terre ou sur l'eau, sur une structure fixe, une structure en mer fixe ou flottante, y compris tous bâtiments, toutes installations et leurs équipements, destinée à être utilisée en totalité ou en partie pour l'arrivée, le départ et les évolutions en surface des aéronefs;

17) «équipement d'aérodrome lié à la sécurité»: les instruments, équipements, mécanismes, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires utilisés ou destinés à être utilisés pour contribuer à l'exploitation en toute sécurité d'aéronefs sur un aérodrome;

18) «aire de trafic»: une aire définie d'un aérodrome destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement des bagages, du courrier ou du fret, l'avitaillement, le stationnement ou la maintenance;

19) «service de gestion d'aire de trafic» (AMS): un service fourni pour réguler les activités et les mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic;

20) «service d'information de vol»: un service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols;

21) «circulation aérienne générale»: tous les mouvements d'aéronefs civils et d'aéronefs d'État effectués conformément aux procédures de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

22) «►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄»: les ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄ adoptées par l'OACI conformément à l'article 37 de la convention de Chicago;

23) «services d'assistance en escale»: tous services fournis sur les aérodromes comportant des activités liées à la sécurité dans le domaine de la supervision au sol, la régulation des vols et le contrôle du chargement, l'assistance aux passagers, le traitement des bagages, du fret et du courrier, la prise en charge de l'aéronef sur l'aire de trafic, l'assistance «service de l'aéronef», l'avitaillement en carburant, huile et repas; sont compris les cas où les exploitants d'aéronefs se fournissent à eux-mêmes ces services d'assistance en escale (auto-assistance);

▼B

24) «transport aérien commercial»: l'exploitation d'un aéronef en vue de transporter des passagers, du fret ou du courrier contre rémunération ou à tout autre titre onéreux;

25) «performance de sécurité»: le résultat de l'Union, d'un État membre ou d'un organisme en matière de sécurité, par rapport aux objectifs et indicateurs de performance en matière de sécurité tels qu'il s'est fixés;

26) «indicateur de performance de sécurité»: un paramètre utilisé pour le suivi et l'évaluation de la performance de sécurité;

27) «objectif de performance de sécurité»: un objectif planifié ou visé pour un indicateur de performance de sécurité qui doit être atteint sur une période donnée;

28) «aéronef»: tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre;

29) «équipements non fixes»: tout instrument, équipement, mécanisme, appareil, dispositif auxiliaire, logiciel ou accessoire transporté à bord d'un aéronef par l'exploitant d'aéronefs, qui n'est pas une pièce, et qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour l'exploitation ou le contrôle de l'aéronef, qui contribue à la capacité de survie des personnes à bord ou qui est de nature à avoir une incidence sur l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef;

30) «aéronef sans équipage à bord»: tout aéronef exploité ou destiné à être exploité de manière autonome ou à être piloté à distance sans pilote à bord;

31) «pilote à distance»: une personne physique chargée de faire voler en toute sécurité un aéronef sans équipage à bord en manœuvrant ses commandes de vol, manuellement ou quand l'aéronef sans équipage à bord est en vol automatique, en contrôlant sa trajectoire et en restant à même d'intervenir et de modifier la trajectoire à tout moment;

32) «équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord»: les instruments, équipements, mécanismes, appareils, dispositifs auxiliaires, logiciels ou accessoires, qui sont nécessaires à l'exploitation en toute sécurité d'un aéronef sans équipage à bord, qui ne sont pas des pièces et ne sont pas transportés à bord de cet aéronef sans équipage à bord;

▼M3

33) «espace aérien du ciel unique européen»: l'espace aérien situé au-dessus du territoire auquel les traités s'appliquent, ainsi que tout autre espace aérien dans lequel les États membres appliquent le règlement (UE) 2024/2803 conformément à l'article 1er, paragraphe 4, dudit règlement;

34) «autorité nationale compétente»: une ou plusieurs entités désignées par un État membre, investies des pouvoirs nécessaires et auxquelles des responsabilités ont été attribuées pour l'exécution des tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application conformément au présent règlement et conformément aux actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

▼B

Article 4

Principes qui sous-tendent les mesures adoptées en vertu du présent règlement

1. Lorsqu'ils adoptent des mesures en vertu du présent règlement, la Commission, l'Agence et les États membres:

a) tiennent compte de l'état de la technique et des bonnes pratiques dans le domaine de l'aviation, ainsi que de l'expérience acquise au niveau mondial dans le domaine de l'aviation et des progrès scientifiques et techniques dans les domaines concernés;

b) s'appuient sur les meilleurs éléments de preuve et analyses disponibles;

c) permettent de réagir immédiatement aux causes établies d'accidents, d'incidents graves et de manquements intentionnels en matière de sécurité;

d) tiennent compte des interdépendances entre les différents domaines de la sécurité aérienne, et entre la sécurité aérienne, la cybersécurité et d'autres domaines techniques de la réglementation aérienne;

e) définissent, dans la mesure du possible, les exigences et les procédures de manière telle que les performances soient prises pour base et que l'accent soit mis sur les objectifs à atteindre, tout en autorisant différents moyens de se conformer à ces objectifs fondés sur les performances;

f) favorisent la coopération et l'utilisation efficace des ressources entre les autorités au niveau de l'Union et des États membres;

g) adoptent des mesures non contraignantes, y compris, dans la mesure du possible, des actions de promotion de la sécurité;

h) tiennent compte des droits et obligations internationaux qui incombent à l'Union et aux États membres dans le domaine de l'aviation civile, y compris ceux qui découlent de la convention de Chicago.

2. Les mesures prises au titre du présent règlement correspondent et sont proportionnées à la nature de chaque activité à laquelle elles se rapportent et aux risques qui y sont liés. Lorsqu'ils préparent et adoptent de telles mesures, la Commission, l'Agence et les États membres tiennent compte, en fonction de l'activité concernée:

a) du fait que des personnes autres que les membres de l'équipage sont ou non transportées à bord et, notamment, du fait que l'exploitation est ou non ouverte au public;

b) de la mesure dans laquelle des tiers ou des biens au sol pourraient être mis en danger;

c) de la complexité, des performances et des caractéristiques opérationnelles des aéronefs concernés;

d) de l'objet du vol, du type d'aéronef et du type d'espace aérien utilisé;

e) de la nature, de l'ampleur et de la complexité de l'exploitation ou de l'activité, y compris, le cas échéant, du volume et du type de trafic traité par l'organisme ou la personne responsable;

▼B

f) de la mesure dans laquelle les personnes exposées aux risques liés à l'exploitation sont en mesure d'évaluer ces risques et d'exercer un contrôle sur ceux-ci;

g) des résultats des activités passées de certification et de supervision.

CHAPITRE II

GESTION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Article 5

Programme européen de sécurité aérienne

1. La Commission, après consultation de l'Agence et des États membres, adopte, publie et actualise, si nécessaire, un document décrivant le fonctionnement du système européen de sécurité aérienne, y compris les règles, les activités et les processus utilisés pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile dans l'Union conformément au présent règlement (ci-après dénommé «programme européen de sécurité aérienne»).

2. Le programme européen de sécurité aérienne comprend au minimum les éléments liés aux responsabilités nationales de gestion de la sécurité dont la description figure dans les ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄.

Le programme européen de sécurité aérienne décrit également le processus en vue de l'élaboration, de l'adoption, de la mise à jour et de la mise en œuvre du plan européen pour la sécurité aérienne visé à l'article 6, qui associe étroitement les États membres et les parties prenantes.

Article 6

Plan européen pour la sécurité aérienne

1. L'Agence, en collaboration étroite avec les États membres et les parties prenantes conformément à l'article 5, paragraphe 2, deuxième alinéa, élabore, adopte, publie et par la suite met à jour, au moins une fois par an, un plan européen pour la sécurité aérienne. Sur la base de l'évaluation des informations pertinentes en matière de sécurité, le plan européen pour la sécurité aérienne recense les principaux risques pour la sécurité qui compromettent le système européen de sécurité aérienne et définit les mesures nécessaires pour atténuer ces risques.

2. L'Agence, en collaboration étroite avec les États membres et les parties prenantes conformément à l'article 5, paragraphe 2, deuxième alinéa, recense les risques en matière de sécurité visés au paragraphe 1 du présent article dans un portefeuille dédié aux risques pour la sécurité et surveille la mise en œuvre des mesures d'atténuation correspondantes par les parties concernées, y compris, le cas échéant, en établissant des indicateurs de performance de sécurité.

3. Le plan européen pour la sécurité aérienne précise, en tenant compte des objectifs énoncés à l'article 1er, le niveau de performance de sécurité dans l'Union. La Commission, l'Agence et les États membres visent conjointement à atteindre ce niveau de performance de sécurité.

▼B

Article 7

Programme national de sécurité

1. Chaque État membre établit et gère, en concertation avec les parties prenantes, un programme national de sécurité pour la gestion de la sécurité de l'aviation civile en ce qui concerne les activités aériennes relevant de sa responsabilité (ci-après dénommé «programme national de sécurité»). Ce programme est proportionné à la taille et à la complexité de ces activités et est compatible avec le programme européen de sécurité aérienne.

2. Le programme national de sécurité comprend, au minimum, les éléments liés aux responsabilités de l'État en matière de gestion de la sécurité dont la description figure dans les ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄.

3. Le programme national de sécurité précise, en tenant compte des objectifs énoncés à l'article 1er et du niveau de performance de sécurité mentionnée à l'article 6, paragraphe 3, le niveau de performance de sécurité à atteindre sur le plan national en ce qui concerne les activités aériennes relevant de la responsabilité de l'État membre concerné.

Article 8

Plan national pour la sécurité aérienne

1. Le programme national de sécurité comprend un plan national pour la sécurité aérienne ou est accompagné d'un tel plan. Sur la base de l'évaluation des informations pertinentes en matière de sécurité, chaque État membre, en concertation avec les parties prenantes, recense dans ce plan les principaux risques pour la sécurité qui compromettent son système national de sécurité de l'aviation civile et définit les mesures nécessaires pour atténuer ces risques.

2. Le plan national pour la sécurité aérienne inclut les risques et les mesures recensés dans le cadre du plan européen pour la sécurité aérienne qui sont pertinents pour l'État membre concerné. L'État membre informe l'Agence des risques et des mesures recensés dans le plan européen pour la sécurité aérienne qui ne sont pas, selon lui, pertinents pour son système national de sécurité aérienne en lui en indiquant les raisons.

CHAPITRE III

EXIGENCES DE FOND

SECTION I

Navigabilité et protection de l'environnement

Article 9

Exigences essentielles

1. Les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conformes aux exigences essentielles relatives à la navigabilité fixées à l'annexe II du présent règlement.

▼B

2. ►M4 En ce qui concerne le bruit et les émissions, ces aéronefs et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conformes aux exigences relatives à la protection de l'environnement figurant dans l'amendement 14 au volume I, dans l'amendement 11 au volume II, ainsi que dans l'amendement 2 au volume III, toutes applicables au 1er janvier 2024, de l'annexe 16 de la convention de Chicago. ◄

Les exigences essentielles relatives à la compatibilité environnementale énoncées à l'annexe III du présent règlement s'appliquent aux produits, pièces et équipements non fixes dans la mesure où les dispositions de la convention de Chicago visées au premier alinéa du présent paragraphe ne contiennent pas d'exigences relatives à la protection de l'environnement.

Les organismes intervenant dans la conception, la production et la maintenance de produits visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), se conforment à l'annexe III, point 8, du présent règlement.

Article 10

Conformité

1. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point a), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices et pièces, la conformité avec l'article 9 est garantie en vertu des articles 11 et 12 et de l'article 15, paragraphe 1.

2. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b) i), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la conformité avec l'article 9 est garantie en vertu des articles 11 à 16.

Article 11

Conception des produits

La conception d'un produit fait l'objet d'une certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat de type. Les modifications apportées à cette conception sont également soumises à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat de modifications, y compris en ce qui concerne les certificats de type supplémentaires. Les conceptions de réparation font l'objet d'une certification et s'accompagne de la délivrance d'une approbation.

Une approbation est délivrée pour les données d'adéquation opérationnelle associées à une conception de type. Cette approbation est incluse dans le certificat de type ou le certificat de type restreint visé à l'article 18, paragraphe 1, point b), selon le cas.

Ce certificat de type, ce certificat de modifications, cette approbation de conception de réparation et cette approbation des données d'adéquation opérationnelle sont délivrés sur demande lorsque le demandeur démontre que la conception du produit est conforme à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, points b) i) et ii), selon le cas, et que la conception du produit ne présente pas de particularité ou de caractéristique qui le rende incompatible du point de vue de l'environnement ou compromette la sécurité de l'exploitation.

▼B

Ce certificat de type, ce certificat de modifications, cette approbation de conception de réparation et cette approbation des données d'adéquation opérationnelle peuvent également être délivrés en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier le privilège de délivrer ces certificats ou agréments conformément à l'acte délégué visé à l'article 19, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que la conception du produit satisfait aux conditions établies au troisième alinéa du présent paragraphe.

Aucun certificat de type distinct n'est requis pour la conception des moteurs et hélices qui ont été certifiés dans le cadre de la conception d'un aéronef conformément au présent article.

Article 12

Conception des pièces

Sauf disposition contraire dans les actes délégués visés à l'article 19, la conception des pièces est soumise à certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que la conception de la pièce est conforme à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point b) iii).

Ce certificat peut également être délivré en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé conformément à l'article 15 qui s'est vu confier le privilège de délivrer ces certificats conformément à l'acte délégué visé à l'article 19, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que la conception de la pièce satisfait à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point b) iii).

Aucun certificat distinct n'est requis en ce qui concerne la conception des pièces qui ont été certifiées dans le cadre de la conception d'un produit conformément à l'article 11.

Article 13

Conception des équipements non fixes

Lorsque les actes délégués visés à l'article 19 le prévoient, la conception d'un équipement non fixe est soumise à certification et s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que la conception de l'équipement non fixe est conforme à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point b) iii).

Ce certificat peut également être délivré en l'absence d'une telle demande, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier le privilège de délivrer ces certificats conformément à l'acte délégué visé à l'article 19, paragraphe 1, point k), lorsque cet organisme a constaté que la conception de l'équipement non fixe satisfait à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point b) iii).

▼B

Article 14

Aéronef

1. Chaque aéronef est soumis à certification et se voit délivrer un certificat de navigabilité ainsi que, lorsque les actes délégués visés à l'article 19 le prévoient, un certificat acoustique.

Ces certificats sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre que l'aéronef est conforme à la conception certifiée conformément à l'article 11 et que l'aéronef peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement.

2. Les certificats visés au paragraphe 1 du présent article restent valides tant que l'aéronef ainsi que ses moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont entretenus conformément aux actes d'exécution relatifs au maintien de la navigabilité visés à l'article 17 et peuvent être exploités de manière sûre et dans le respect de l'environnement.

Article 15

Organismes

1. Sauf disposition contraire dans les actes délégués visés à l'article 19, les organismes responsables de la conception et de la production des produits, pièces et équipements non fixes sont soumis à certification et reçoivent un agrément. Cet agrément est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les règles établies par les actes délégués visés à l'article 19 en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 9. Cet agrément précise les privilèges accordés à l'organisme et le champ d'application de l'agrément.

2. Un agrément est également requis en ce qui concerne:

a) les organismes responsables de la maintenance et de la gestion du maintien de la navigabilité des produits, pièces et équipements non fixes, et

b) les organismes intervenant dans la formation du personnel responsable de la remise en service après maintenance d'un produit, de pièces ou d'équipements non fixes.

Toutefois, le premier alinéa ne s'applique pas aux situations dans lesquelles, du fait de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point b), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de tels agréments ne sont pas requis.

Les agréments visés au présent paragraphe sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 17 adoptés pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 9.

3. Les agréments visés au paragraphe 2 du présent article précisent les privilèges accordés à l'organisme. Lesdits agréments peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point b).

▼B

4. Les agréments visés au paragraphe 2 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leur titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel agrément, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point b).

5. Lorsque, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point b), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, un agrément visé au paragraphe 2 du présent article n'est pas requis, les actes d'exécution visés à l'article 17 peuvent toujours obliger l'organisme concerné à déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux activités qu'il mène conformément à ces actes d'exécution.

Article 16

Personnel

1. Le personnel responsable de la remise en service après maintenance d'un produit, d'une pièce ou d'un équipement non fixe est tenu d'être titulaire d'une licence, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point d), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de telles licences ne sont pas requises.

Cette licence est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 17 adoptés pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 9.

2. La licence visée au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés au personnel. Elle peut être modifiée pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point d).

3. La licence visée au paragraphe 1 du présent article peut être limitée, suspendue ou retirée lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'une telle licence, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 17, paragraphe 1, point d).

Article 17

Actes d'exécution relatifs à la navigabilité

1. Afin de veiller à la mise en œuvre uniforme et au respect des exigences essentielles visées à l'article 9, en ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles et procédures de maintien des certificats visés à l'article 14 et à l'article 18, paragraphe 2, premier alinéa, point a);

b) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des agréments visés à l'article 15, paragraphe 2, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces agréments ne sont pas requis;

c) les règles et procédures relatives aux déclarations visées à l'article 15, paragraphe 5, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont requises;

▼B

d) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences visées à l'article 16, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces licences ne sont pas requises;

e) les privilèges et responsabilités des titulaires d'agréments et de licences délivrés en vertu de l'article 15, paragraphe 2, et de l'article 16, et des organismes qui font des déclarations conformément à l'article 15, paragraphe 5;

f) les règles et procédures de maintenance des produits, pièces et équipements non fixes;

g) les règles et procédures de gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs;

h) les exigences supplémentaires de navigabilité applicables aux produits, pièces et équipements non fixes, dont la conception a déjà été certifiée, requises pour le maintien de la navigabilité et l'amélioration de la sécurité.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission veille au respect des exigences essentielles visées à l'article 9 et tient dûment compte des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, en particulier celles figurant aux annexes 1, 6 et 8 de la convention de Chicago.

▼M2

3. Sans préjudice du paragraphe 2, lors de l'adoption d'actes d'exécution conformément au paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'intelligence artificielle qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil ([1]), il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

Article 18

Dérogations

1. Par dérogation aux articles 9 à 13, selon le cas:

a) la conformité de la conception des produits, pièces et équipements non fixes avec les exigences essentielles applicables visées à l'article 9 peut être évaluée sans que soit délivré un certificat, lorsque les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point d) i), le prévoient. Dans ce cas, les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point j), définissent les conditions et procédures relatives à une telle évaluation. Les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point d) i), peuvent prévoir que l'organisme responsable de la conception et de la production de ces produits, pièces et équipements non fixes soit autorisé à déclarer la conformité de leur conception avec ces exigences essentielles et avec les spécifications détaillées établies conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point i), adoptés en vue de garantir la conformité de ces conceptions avec ces exigences essentielles;

([1]) Règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) n° 300/2008, (UE) n° 167/2013, (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 et les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828 (règlement sur l'intelligence artificielle) (JO L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

b) lorsque la conception d'un aéronef n'est pas conforme aux exigences essentielles visées à l'article 9, un certificat de type restreint peut être délivré. Dans ce cas, ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que la conception de l'aéronef est conforme à la base de certification établie conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, points b) i) et ii), et que la conception de l'aéronef est correcte, du point de vue de la navigabilité et de la compatibilité environnementale, compte tenu de l'utilisation prévue de l'aéronef.

2. Par dérogation aux articles 9, 10 et 14, selon le cas:

a) conformément aux actes délégués visés à l'article 19, un certificat de navigabilité restreint ou un certificat acoustique restreint est délivré à un aéronef dont la conception a fait l'objet soit d'une déclaration conformément au paragraphe 1, point a), soit d'un certificat de type restreint délivré conformément au paragraphe 1, point b). Dans ce cas, ces certificats sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre que l'aéronef est conforme à cette conception et que l'aéronef peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement;

b) conformément aux actes délégués visés à l'article 19, une autorisation de vol peut être délivrée pour permettre l'exploitation d'un aéronef qui n'est pas muni d'un certificat de navigabilité ou d'un certificat de navigabilité restreint en cours de validité. Dans ce cas, une telle autorisation de vol est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol normal en toute sécurité.

L'autorisation de vol peut également être délivrée en l'absence de telles demandes, par un organisme agréé en vertu de l'article 15 qui s'est vu confier le privilège de délivrer ces autorisations de vol conformément aux actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point k), ou à l'acte d'exécution visé à l'article 17, paragraphe 1, point e), pour autant que cet organisme constate que l'aéronef est en mesure d'effectuer un vol normal en toute sécurité.

L'autorisation de vol est soumise à des limitations appropriées, prévues dans les actes délégués visés à l'article 19, paragraphe 1, point f), et notamment aux limitations visant à garantir la sécurité des tiers.

Article 19

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128 pour établir des règles détaillées concernant:

a) les exigences détaillées relatives à la protection de l'environnement applicables aux produits, pièces et équipements non fixes, dans les situations visées à l'article 9, paragraphe 2, deuxième alinéa;

b) les conditions relatives à l'établissement et à la notification à un demandeur par l'Agence, en application de l'article 77:

   i) de la base de certification de type applicable à un produit aux fins de la certification de type visée à l'article 11 et à l'article 18, paragraphe 1, point b);

▼B

ii) de la base de certification applicable à un produit aux fins de l'approbation des données d'adéquation opérationnelle visée à l'article 11, notamment:

— le programme minimal de formation à la qualification de type des personnels de certification de maintenance,

— le programme minimal de formation à la qualification de type des pilotes et les données de référence pour la qualification objective des simulateurs associés,

— la liste minimale d'équipements de référence, s'il y a lieu,

— les données relatives au type d'aéronef pertinentes pour les membres d'équipage de cabine,

— les spécifications complémentaires permettant de garantir la conformité avec la section III;

iii) de la base de certification applicable à une pièce ou à un équipement non fixe, y compris les équipements et instruments liés à la sécurité visés à l'article 30, paragraphe 7, aux fins de la certification visée aux articles 12 et 13;

c) les conditions particulières de conformité des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b) ii), avec les exigences essentielles visées à l'article 9;

d) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés aux articles 11, 12 et 13, et à l'article 18, paragraphe 1, point b), notamment:

i) les conditions relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée et des risques qui y sont liés, ces certificats sont requis ou non, ou des déclarations sont permises, selon le cas;

ii) les conditions relatives à la durée de ces certificats et celles relatives à leur renouvellement lorsque leur durée est limitée;

e) les conditions relatives à la délivrance, à la modification, à la limitation, à la suspension ou au retrait des certificats de navigabilité et des certificats acoustiques visés à l'article 14, paragraphe 1, ainsi que des certificats de navigabilité restreints et des certificats acoustiques restreints visés à l'article 18, paragraphe 2, premier alinéa, point a);

f) les conditions relatives à la délivrance, à la modification, à la limitation, à la suspension, au retrait et à l'utilisation des autorisations de vol visées à l'article 18, paragraphe 2, premier alinéa, point b);

g) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la limitation, à la suspension ou au retrait des agréments visés à l'article 15, paragraphe 1, et relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée et des risques qui y sont liés, ces agréments sont requis ou non, ou des déclarations sont permises, selon le cas;

h) les privilèges et les responsabilités des titulaires de certificats délivrés conformément aux articles 11, 12 et 13, à l'article 14, paragraphe 1, à l'article 15, paragraphe 1, à l'article 18, paragraphe 1, point b), et à l'article 18, paragraphe 2, et des organismes qui ont fait des déclarations conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a), et au point g) du présent paragraphe;

▼B

i) les conditions relatives à l'établissement des spécifications détaillées applicables à la conception des produits, à la conception des pièces et à la conception des équipements non fixes qui font l'objet d'une déclaration conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a);

j) les conditions et procédures applicables pour évaluer, conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a), la navigabilité et la compatibilité environnementale de la conception des produits, de la conception des pièces et de la conception des équipements non fixes sans qu'il soit nécessaire de délivrer un certificat, y compris les conditions et limitations applicables aux exploitations;

k) les conditions dans lesquelles les organismes ayant obtenu un agrément conformément à l'article 15, paragraphe 1, peuvent se voir accorder le privilège de pouvoir délivrer les certificats visés aux articles 11, 12 et 13 et à l'article 18, paragraphe 2, premier alinéa, point b).

2. En ce qui concerne la navigabilité et la compatibilité environnementale des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et de leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, afin de modifier les annexes II et III, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité dans le domaine de la navigabilité ou de la compatibilité environnementale, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1^{cr} et dans la mesure nécessaire à cet effet.

3. En ce qui concerne la compatibilité environnementale des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, et de leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128, pour modifier les références aux dispositions de la convention de Chicago visées à l'article 9, paragraphe 2, premier alinéa, afin de les adapter compte tenu des modifications apportées ultérieurement auxdites dispositions qui sont entrées en vigueur après le 4 juillet 2018 et qui deviennent applicables dans tous les États membres, dans la mesure où ces adaptations n'ont pas pour effet d'élargir le champ d'application du présent règlement.

▼M2

4. Lors de l'adoption d'actes délégués conformément aux paragraphes 1 et 2 en ce qui concerne les systèmes d'intelligence artificielle qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

SECTION II

Personnel navigant

Article 20

Exigences essentielles

Les pilotes et les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation, les examens, les contrôles et la surveillance médicale de ces pilotes et membres d'équipage de cabine sont conformes aux exigences essentielles définies à l'annexe IV.

▼B

Article 21

Pilotes

1. Les pilotes sont tenus d'être titulaires d'une licence de pilote et d'un certificat médical de pilote correspondant à l'activité en cause, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 1, point c) i), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de telles licences ou de tels certificats médicaux ne sont pas requis.

2. La licence de pilote visée au paragraphe 1 du présent article est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 23 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.

3. Le certificat médical de pilote visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 23 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.

4. La licence de pilote et le certificat médical de pilote visés au paragraphe 1 du présent article précisent les privilèges accordés au pilote.

La licence de pilote et le certificat médical de pilote peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 1, point c).

5. La licence de pilote ou le certificat médical de pilote visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leur titulaire ne respecte plus les règles et procédures relatives à la délivrance et au maintien d'une licence ou d'un certificat médical conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 1, point c).

6. La formation et l'expérience sur des aéronefs qui ne sont pas soumis au présent règlement peuvent faire l'objet d'une reconnaissance aux fins de l'obtention de la licence de pilote visée au paragraphe 1 du présent article, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 1, point c) iv).

Article 22

Membres d'équipage de cabine

1. Les membres d'équipage de cabine participant à des opérations de transport aérien commercial sont tenus d'être titulaires d'une attestation.

2. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut également être demandé aux membres d'équipage de cabine participant à des activités autres que le transport aérien commercial d'être titulaires d'une attestation, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 2, point a).

▼B

3. L'attestation visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 23 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.

4. L'attestation visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article précise les privilèges accordés au membre d'équipage de cabine. Elle peut être modifiée pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 2, point a).

5. L'attestation visée aux paragraphes 1 et 2 du présent article peut être limitée, suspendue ou retirée lorsque le titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'une telle attestation, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 2, point a).

6. Avant d'exercer leurs privilèges, puis à intervalles réguliers, les membres d'équipage de cabine font l'objet d'une évaluation de l'aptitude médicale visant à s'assurer qu'ils se conforment aux exigences essentielles visées à l'article 20 en matière d'aptitude médicale, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 23, paragraphe 2, point b).

Article 23

Actes d'exécution relatifs aux pilotes et aux membres d'équipage de cabine

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20 en ce qui concerne les pilotes qui participent à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les différentes catégories de licences de pilote et de certificats médicaux de pilote visés à l'article 21, ainsi que les différentes qualifications liées à ces licences de pilote, qui sont requis pour l'exercice des différents types d'activité;

b) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences de pilote, de qualifications et de certificats médicaux de pilote;

c) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences de pilote, qualifications et certificats médicaux de pilote, notamment:

   i) les règles et procédures relatives aux situations dans lesquelles ces licences, qualifications et certificats médicaux ne sont pas requis;

   ii) les règles et procédures de conversion des licences nationales de pilote ainsi que des certificats médicaux nationaux de pilote en licences de pilote et certificats médicaux de pilote visés à l'article 21, paragraphe 1;

   iii) les règles et procédures de conversion des licences nationales de mécanicien navigant en licences de pilote visées à l'article 21, paragraphe 1;

▼B

iv) les règles et procédures de reconnaissance de la formation et de l'expérience sur des aéronefs non soumis au présent règlement, aux fins de l'obtention des licences de pilote visées à l'article 21, paragraphe 1.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20 du présent règlement et tient dûment compte des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, en particulier celles figurant à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

Ces actes d'exécution incluent, le cas échéant, les dispositions relatives à la délivrance de tous les types de licences de pilote et de qualifications requises aux termes de l'annexe 1 de la convention de Chicago. Ces actes d'exécution peuvent également comprendre des dispositions relatives à la délivrance d'autres types de licences de pilote et de qualifications.

2. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20 en ce qui concerne les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des attestations des membres d'équipage de cabine, et celles relatives aux situations dans lesquelles de telles attestations sont requises pour les membres d'équipage de cabine participant à des opérations autres que le transport aérien commercial;

b) les règles et procédures relatives à l'évaluation de l'aptitude médicale des membres d'équipage de cabine visée à l'article 22;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires d'attestations des membres d'équipage de cabine visés à l'article 22.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

Article 24

Organismes de formation et centres aéromédicaux

1. Un agrément est requis en ce qui concerne les centres aéromédicaux.

2. Un agrément est requis en ce qui concerne les organismes de formation des pilotes et les organismes de formation des membres d'équipage de cabine, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de tels agréments ne sont pas requis.

3. Les agréments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 27 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.

▼B

4. Les agréments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article précisent les privilèges accordés à l'organisme. Ces agréments peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

5. Les agréments visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leurs titulaires ne satisfont plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien de tels agréments, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

6. Lorsque, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, un agrément visé au paragraphe 2 du présent article n'est pas requis en ce qui concerne un organisme de formation des pilotes ou un organisme de formation des membres d'équipage de cabine, des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point b), peuvent toujours obliger l'organisme concerné à déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux activités qu'il mène conformément à ces actes d'exécution.

Article 25

Simulateurs d'entraînement au vol

1. Un certificat est requis en ce qui concerne chaque simulateur d'entraînement au vol utilisé pour la formation des pilotes, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de tels certificats ne sont pas requis.

2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que le simulateur et lui-même respectent les actes d'exécution visés à l'article 27 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.

3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les fonctionnalités du simulateur. Le certificat peut être modifié pour tenir compte des modifications apportées à ces fonctionnalités, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ou le simulateur ne satisfont plus aux règles et procédures relatives à la délivrance et au maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

5. Lorsque les actes d'exécution visés à l'article 27 le prévoient, l'organisme responsable de l'exploitation du simulateur d'entraînement au vol est tenu de déclarer la conformité du simulateur avec les exigences essentielles visées à l'article 20 et avec les spécifications détaillées établies conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point b).

▼B

Article 26

Instructeurs et examinateurs

1. Les personnes chargées de dispenser l'entraînement au vol et l'entraînement au vol par simulateur ou d'évaluer la compétence des pilotes, ainsi que les examinateurs aéromédicaux, sont tenus d'être titulaires d'un certificat, à l'exception des situations dans lesquelles, à la suite de l'adoption des actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a), compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, de tels certificats ne sont pas requis.

2. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut être demandé aux personnes chargées de dispenser la formation des membres d'équipage de cabine ou d'évaluer les compétences des membres d'équipage de cabine d'être titulaires d'un certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

3. Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont délivrés sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 27 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20.

4. Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article précisent les privilèges accordés.

Ces certificats peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

5. Les certificats visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leur titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien de tels certificats, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 27, paragraphe 1, point a).

Article 27

Actes d'exécution relatifs à la formation, aux examens, aux contrôles et à la surveillance médicale

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20, en ce qui concerne les simulateurs d'entraînement au vol, et les personnes et les organismes intervenant dans la formation des pilotes et des membres d'équipage de cabine et dans les examens, les contrôles ou la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des agréments et certificats visés aux articles 24, 25 et 26, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces agréments et certificats sont requis ou non;

▼B

b) les règles et procédures relatives aux déclarations des organismes de formation des pilotes et des organismes de formation des membres d'équipage de cabine visées à l'article 24, paragraphe 6, et aux déclarations des exploitants de simulateurs d'entraînement au vol visées à l'article 25, paragraphe 5, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont requises;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats et d'agréments visés aux articles 24, 25 et 26 et des organismes qui font des déclarations conformément à l'article 24, paragraphe 6, et à l'article 25, paragraphe 5.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 20 et tient dûment compte des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, en particulier celles figurant aux annexes 1 et 6 de la convention de Chicago.

▼M5

3. Sans préjudice du paragraphe 2, lors de l'adoption d'actes d'exécution en vertu du paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'intelligence artificielle (IA) qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil ([1]), il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

Article 28

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les pilotes et les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation, les examens, les contrôles ou la surveillance médicale de ces pilotes et membres d'équipage de cabine, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, afin de modifier l'annexe IV, lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec le personnel navigant, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

2. Les règles visées au paragraphe 1 incluent, le cas échéant, les dispositions relatives à la délivrance de tous les types de licences de pilote et qualifications requises aux termes de la convention de Chicago. Ces règles peuvent également comprendre des dispositions relatives à la délivrance d'autres types de licences et de qualifications.

([1]) Règlement (UE) 2024/1689 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant des règles harmonisées concernant l'intelligence artificielle et modifiant les règlements (CE) no 300/2008, (UE) no 167/2013, (UE) no 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1139 et (UE) 2019/2144 et les directives 2014/90/UE, (UE) 2016/797 et (UE) 2020/1828 (règlement sur l'intelligence artificielle) (JO L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

SECTION III

Opérations aériennes

Article 29

Exigences essentielles

L'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, est conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe V et, le cas échéant, aux annexes VII et VIII.

Article 30

Exploitants d'aéronefs

1. Afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 du présent règlement, et compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4 du présent règlement, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut être demandé aux exploitants d'aéronefs établis, résidant ou dont le principal établissement se situe sur le territoire auquel les traités s'appliquent, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 31, paragraphe 1, premier alinéa, points b) et c):

a) de déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation d'aéronefs en conformité avec ces actes d'exécution, ou

b) d'être titulaires d'un certificat.

2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 31 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29.

3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés à l'exploitant d'aéronefs. Le certificat peut être modifié pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 31, paragraphe 1, premier alinéa, point b).

4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 31, paragraphe 1, premier alinéa, point b).

5. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut être demandé aux exploitants d'aéronefs visés au paragraphe 1 du présent article, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 31:

a) de satisfaire à des exigences spécifiques lorsqu'ils concluent des accords de partage de code ou des contrats de location;

▼B

b) de satisfaire à des exigences spécifiques lorsqu'ils exploitent un aéronef immatriculé dans un pays tiers;

c) d'établir une liste minimale d'équipements (LME) ou un document équivalent permettant l'exploitation de l'aéronef dans des conditions spécifiées, lorsque certains instruments, équipements ou fonctions ne fonctionnent pas au début du vol.

6. Les États membres veillent à ce que l'exploitation d'aéronefs à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel s'appliquent les traités par un exploitant d'aéronefs établi, résidant ou dont le principal établissement se situe en dehors de ce territoire mais pour lequel les États membres assument les fonctions et exécutent les missions de l'État de l'exploitant aux termes de la convention de Chicago, ainsi que le personnel et les organismes participant à ces opérations, atteignent un niveau de sécurité équivalent à celui prévu par le présent règlement.

7. Lorsque les actes d'exécution visés à l'article 31, paragraphe 1, premier alinéa, point g), le prévoient, les aéronefs sont dotés des équipements et instruments nécessaires liés à la sécurité, certifiés s'il y a lieu conformément à l'acte délégué visé à l'article 19, paragraphe 1, point b) iii), notamment de certains ou de l'ensemble des éléments suivants:

a) enregistreurs de vol;

b) moyens permettant de déterminer la position des aéronefs;

c) moyens permettant de récupérer les données des enregistreurs de vol en temps utile si un aéronef est en situation de détresse, en s'appuyant sur des communications électroniques en temps réel ou sur d'autres solutions techniques appropriées.

Article 31

Actes d'exécution relatifs aux opérations aériennes

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29, en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles et procédures spécifiques d'exploitation d'aéronefs en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29;

b) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 30, paragraphe 1, point b), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats sont requis;

c) les règles et procédures relatives à la déclaration des exploitants d'aéronefs visée à l'article 30, paragraphe 1, point a), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont requises;

▼B

d) les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats visés à l'article 30, paragraphe 1, point b), et des exploitants d'aéronefs qui font des déclarations visées à l'article 30, paragraphe 1, point a);

e) les exigences supplémentaires nécessaires pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 applicables aux exploitants d'aéronefs établis, résidant ou ayant leur principal établissement sur le territoire auquel s'appliquent les traités lorsque ces exploitants concluent des accords de partage de code ou des contrats de location ou lorsqu'ils exploitent un aéronef immatriculé dans un pays tiers;

f) les règles et procédures s'appliquant aux exploitants d'aéronefs visés à l'article 30, paragraphe 1, en ce qui concerne l'établissement d'une LME ou d'un document équivalent, et celles relatives aux situations dans lesquelles de tels documents sont requis;

g) les règles et procédures conformément auxquelles un aéronef doit être doté des équipements et instruments nécessaires liés à la sécurité, notamment les enregistreurs de vol et/ou les moyens visés à l'article 30, paragraphe 7, et les règles et procédures de conservation, de protection, d'utilisation et, le cas échéant, de transmission sécurisée des données concernées.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

2. Lorsqu'elle adopte ces actes d'exécution, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 du présent règlement et tient dûment compte des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, en particulier celles figurant à l'annexe 6 de la convention de Chicago.

▼M5

3. Sans préjudice du paragraphe 2, lors de l'adoption d'actes d'exécution en vertu du paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'IA qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

Article 32

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, établissant des règles détaillées concernant:

a) les conditions à remplir par les exploitants visés à l'article 30, paragraphe 1, et les membres de leur personnel navigant eu égard aux limitations du temps de vol et de service, ainsi qu'aux exigences en matière de repos applicables aux membres du personnel navigant;

▼B

b) les conditions et procédures nécessaires pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 29 en ce qui concerne l'approbation par les autorités nationales compétentes des régimes individuels de spécification de temps de vol et l'émission d'avis de l'Agence sur ces régimes en application de l'article 76, paragraphe 7.

2. En ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b), autres que des aéronefs sans équipage à bord, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, afin de modifier l'annexe V et, le cas échéant, les annexes VII et VIII, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec les opérations aériennes, afin d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

▼M5

3. Lors de l'adoption d'actes délégués en vertu du paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'IA qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

SECTION IV

Aérodromes

Article 33

Exigences essentielles

Les aérodromes, les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, l'exploitation d'aérodromes et la prestation de services d'assistance en escale et d'AMS dans les aérodromes visés à l'article 2, paragraphe 1, point e), sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VII et, le cas échéant, à l'annexe VIII.

Article 34

Certification des aérodromes

1. Un certificat est requis en ce qui concerne les aérodromes. Ledit certificat couvre l'aérodrome et ses équipements liés à la sécurité, à moins que ces équipements soient couverts par une déclaration ou un certificat visé à l'article 35, paragraphe 1, points a) et b), respectivement.

2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande lorsque le demandeur démontre que l'aérodrome:

a) respecte les actes d'exécution visés à l'article 36 et la base de certification de l'aérodrome définie au paragraphe 5 du présent article; et

b) ne présente aucun élément ni aucune caractéristique rendant son exploitation non sûre.

▼B

3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être modifié pour tenir compte des modifications apportées à l'aérodrome ou à ses équipements liés à la sécurité, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 36, paragraphe 1, point c).

4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque l'aérodrome ou ses équipements liés à la sécurité ne respectent plus les règles et procédures relatives à la délivrance et au maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 36, paragraphe 1, point c).

5. La base de certification pour un aérodrome est constituée des éléments suivants:

a) les spécifications de certification applicables au type de cet aérodrome;

b) les dispositions des spécifications de certification applicables pour lesquelles un niveau équivalent de sécurité a été accepté;

c) les spécifications techniques détaillées spéciales nécessaires lorsque les caractéristiques de conception de cet aérodrome ou l'expérience acquise durant son exploitation rendent l'une des spécifications visées au point a) du présent paragraphe inappropriée ou insuffisante pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33.

Article 35

Équipements d'aérodrome liés à la sécurité

1. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, les organismes intervenant dans la conception, la production et la maintenance d'équipements d'aérodrome liés à la sécurité utilisés ou destinés à être utilisés sur des aérodromes soumis au présent règlement peuvent être tenus, au titre des actes d'exécution visés à l'article 36:

a) de déclarer que ces équipements respectent les spécifications détaillées établies conformément aux actes d'exécution visés à l'article 36; ou

b) d'être titulaires d'un certificat concernant ces équipements d'aérodrome liés à la sécurité.

2. Le certificat visé au paragraphe 1, point b), du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que les équipements respectent les spécifications détaillées établies conformément aux actes d'exécution visés à l'article 36 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33.

3. Le certificat visé au paragraphe 1, point b), du présent article précise les fonctionnalités des équipements. Ce certificat peut être modifié pour tenir compte des modifications apportées à ces fonctionnalités, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 36, paragraphe 1, point d).

▼B

4. Le certificat visé au paragraphe 1, point b), du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque les équipements ne satisfont plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 36, paragraphe 1, point d).

Article 36

Actes d'exécution relatifs aux aérodromes et aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33, en ce qui concerne les aérodromes et les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles et procédures pour établir et notifier à un demandeur, sur la base de l'article 34, paragraphe 5, la base de certification applicable à un aérodrome aux fins de la certification, conformément à l'article 34, paragraphe 1;

b) les règles et procédures pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité aux fins de la certification, conformément à l'article 35, paragraphe 1;

c) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des aérodromes visés à l'article 34, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome;

d) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des équipements d'aérodrome liés à la sécurité visés à l'article 35, paragraphe 1, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats sont requis;

e) les règles et procédures relatives à l'établissement des spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité qui font l'objet d'une déclaration conformément à l'article 35, paragraphe 1;

f) les règles et procédures relatives à la déclaration, conformément à l'article 35, paragraphe 1, en ce qui concerne les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont requises;

g) les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats visés à l'article 34 et à l'article 35, paragraphe 1, et des organismes qui font des déclarations conformément à l'article 35, paragraphe 1;

h) les règles et procédures d'acceptation et de conversion des certificats d'aérodrome nationaux délivrés sur la base du droit national en certificats d'aérodrome visés à l'article 34 du présent règlement, y compris les mesures déjà autorisées par l'État membre concerné sur la base des différences notifiées avec l'annexe 14 de la convention de Chicago.

▼B

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33 du présent règlement et tient dûment compte des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, en particulier celles figurant à l'annexe 14 de la convention de Chicago.

▼M5

3. Sans préjudice du paragraphe 2, lors de l'adoption d'actes d'exécution en vertu du paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'IA qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

Article 37

Organismes

1. Les organismes chargés de l'exploitation d'aérodromes sont soumis à certification et se voient délivrer un certificat. Ledit certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes délégués visés à l'article 39 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33.

Le certificat précise les privilèges accordés à l'organisme certifié et le champ d'application du certificat.

2. Les organismes chargés de la prestation de services d'assistance en escale et d'AMS sur des aérodromes soumis au présent règlement déclarent avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis conformément aux exigences essentielles visées à l'article 33.

Article 38

Protection des abords des aérodromes

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir que les aérodromes situés sur leur territoire sont protégés contre les activités et les aménagements de leurs abords qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour les aéronefs utilisant l'aérodrome.

2. Les organismes visés à l'article 37, paragraphe 1, surveillent les activités et les aménagements qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité de l'aviation aux abords de l'aérodrome dont ils sont responsables de l'exploitation. Ils prennent les mesures nécessaires pour atténuer ces risques dans la mesure où ils ont prise sur eux et, dans le cas contraire, signalent ces risques aux autorités compétentes de l'État membre où se situe l'aérodrome.

▼B

3. Afin de veiller à l'application uniforme du présent article, la Commission adopte, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

Article 39

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne l'exploitation d'aérodromes et la prestation de services d'assistance en escale et d'AMS sur des aérodromes, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128, établissant des règles détaillées concernant:

a) les conditions spécifiques d'exploitation d'aérodromes en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 33;

b) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 37, paragraphe 1;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats visés à l'article 37, paragraphe 1;

d) les conditions et procédures applicables à la déclaration des organismes qui prestent des services d'assistance en escale et des organismes qui prestent des services d'AMS, conformément à l'article 37, paragraphe 2, y compris à la reconnaissance, sans autre contrôle, de ces déclarations par les exploitants;

e) les privilèges et responsabilités des organismes prestant des services d'assistance en escale et des organismes fournissant des services d'AMS qui ont fait des déclarations conformément à l'article 37, paragraphe 2.

2. En ce qui concerne les aérodromes, les équipements d'aérodrome liés à la sécurité, l'exploitation d'aérodromes et la prestation de services d'assistance en escale et d'AMS, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 128, afin de modifier l'annexe VII et, le cas échéant, l'annexe VIII, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec les aérodromes, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet

▼M5

3. Lors de l'adoption d'actes délégués en vertu du paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'IA qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

SECTION V

GTA/SNA

Article 40

Exigences essentielles

1. La prestation de services GTA/SNA visée à l'article 2, paragraphe 1, point g), est conforme aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII et, s'il y a lieu, à l'annexe VII.

▼B

2. Les aéronefs exploités dans l'espace aérien du ciel unique européen, à l'exception de ceux engagés dans les activités visées à l'article 2, paragraphe 3, point a), sont conformes aux exigences essentielles énoncées au point 1 de l'annexe VIII.

Article 41

Prestataires de GTA/SNA

1. Les prestataires de GTA/SNA sont tenus d'être titulaires d'un certificat.

2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 43 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40.

3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés. Ledit certificat peut être modifié pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 43, paragraphe 1, premier alinéa, point b).

▼M3

3 *bis*. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut faire l'objet de conditions objectivement justifiées, non discriminatoires, proportionnées et transparentes. Ces conditions peuvent, s'il y a lieu, porter sur:

a) le cloisonnement ou des restrictions à l'exploitation de services autres que ceux liés à la fourniture de services de navigation aérienne;

b) les contrats, accords ou autres arrangements existant entre le prestataire de GTA/SNA et un tiers et concernant les services;

c) la fourniture d'informations raisonnablement nécessaires au contrôle des exigences en matière de certificat énoncées au présent article; et

d) d'autres conditions juridiques qui ne sont pas propres aux services de navigation aérienne, telles que celles relatives à la suspension ou à la révocation du certificat.

▼B

4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 43, paragraphe 1, premier alinéa, point b).

5. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 43, les États membres peuvent décider que les prestataires de services d'information de vol doivent être autorisés à déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux services fournis conformément aux exigences essentielles visées à l'article 40. Dans ce cas, l'État membre concerné notifie sa décision à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres.

6. Par dérogation au paragraphe 1, les États membres peuvent exempter des prestataires de GTA/SNA de l'obligation de détenir un certificat, lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) le principal établissement du prestataire se situe en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en application de la convention de Chicago;

▼B

b) la fourniture de services GTA/SNA par ce prestataire concerne un trafic aérien peu important dans une partie limitée de l'espace aérien dont l'État membre accordant la dérogation est responsable et cette partie de l'espace aérien borde un espace aérien placé sous la responsabilité d'un pays tiers;

c) imposer au prestataire de démontrer qu'il respecte les règles visées au paragraphe 1 exigerait des efforts disproportionnés compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée qu'il effectue dans cet espace aérien et des risques qui y sont liés;

d) l'État membre concerné a fixé des règles et procédures applicables à la prestation de services GTA/SNA par le prestataire qui assurent, conformément aux ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄ et compte tenu des circonstances spécifiques de l'espèce en question, un niveau acceptable de sécurité ainsi que la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40, et il a établi des modalités et des arrangements appropriés et efficaces de supervision et de contrôle de l'application en vue d'assurer le respect de ces règles et procédures;

e) la dérogation a une portée clairement circonscrite, reste limitée au strict nécessaire; lorsque sa durée excède cinq ans, la dérogation fait l'objet d'un examen à intervalles réguliers et appropriés; et la dérogation est appliquée d'une manière non discriminatoire.

Lorsqu'un État membre entend accorder une telle dérogation, il notifie son intention à la Commission et à l'Agence en communiquant toutes les informations utiles.

Après avoir consulté l'Agence, la Commission adopte des actes d'exécution contenant sa décision quant au respect des conditions prévues au premier alinéa du présent paragraphe. Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure consultative visée à l'article 127, paragraphe 2. Ces actes d'exécution sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* et sont inclus par l'Agence dans le répertoire visé à l'article 74.

L'État membre concerné n'accorde la dérogation que si les actes d'exécution visés au troisième alinéa contiennent une décision positive. Il retire la dérogation lorsqu'il a connaissance, notamment à l'occasion d'un des examens réguliers visés au premier alinéa, point e), que les conditions énoncées au premier alinéa ne sont plus remplies. Il informe la Commission et l'Agence sans retard du fait qu'une dérogation a été accordée et, le cas échéant, du résultat des examens et de tout retrait.

Article 42

Organismes participant à la conception, à la fabrication ou à la maintenance de systèmes GTA/SNA et de composants GTA/SNA

1. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, il peut être demandé aux organismes participant à la conception, à la production ou à la maintenance de systèmes GTA/SNA et de composants GTA/SNA, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 43:

a) de déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées aux activités exécutées conformément à ces actes d'exécution; ou

b) d'être titulaires d'un certificat.

▼B

2. Le certificat visé au paragraphe 1, point b), du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les règles établies par les actes d'exécution visés à l'article 43 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40.

3. Le certificat visé au paragraphe 1, point b), du présent article précise les privilèges accordés. Il peut être modifié pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 43, paragraphe 1, premier alinéa, point d).

4. Le certificat visé au paragraphe 1, point b), du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 43, paragraphe 1, premier alinéa, point d).

▼M3

Article 43

Actes d'exécution relatifs aux prestataires de GTA/SNA et aux organismes participant à la conception, à la production ou à la maintenance de systèmes GTA/SNA et de composants GTA/SNA

1. Afin de garantir l'application uniforme et le respect des exigences essentielles visées à l'article 40 en ce qui concerne la fourniture de services GTA/SNA visée à l'article 2, paragraphe 1, point g), la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles et procédures spécifiques de fourniture de services GTA/SNA en conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40, y compris l'établissement et la mise en œuvre du plan d'urgence conformément au point 5.1.f) de l'annexe VIII;

b) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 41, paragraphe 1;

bb) les conditions visées à l'article 41, paragraphe 3 *bis*;

c) les règles et procédures relatives à la déclaration des prestataires de services d'information de vol visée à l'article 41, paragraphe 5, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont permises;

d) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats visés à l'article 42, paragraphe 1, point b), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats sont requis;

e) les règles et procédures relatives à la déclaration des organismes visée à l'article 42, paragraphe 1, point a), et celles relatives aux situations dans lesquelles ces déclarations sont requises;

f) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats visés à l'article 41, paragraphe 1, et à l'article 42, paragraphe 1, point b), et des organismes qui font des déclarations conformément à l'article 41, paragraphe 5, et à l'article 42, paragraphe 1, point a).

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

▼M3

2. Les règles visées au paragraphe 1 tiennent dûment compte du plan directeur GTA.

3. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40 du présent règlement et tient dûment compte des normes et pratiques recommandées internationales, en particulier celles figurant aux annexes 2 à 4, 10, 11 et 15 de la convention de Chicago.

▼M2

4. Lors de l'adoption d'actes d'exécution conformément au paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'intelligence artificielle qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

Article 44

Actes d'exécution relatifs à l'utilisation de l'espace aérien et la conception des structures de l'espace aérien

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40, en ce qui concerne la prestation de services GTA/SNA visée à l'article 2, paragraphe 1, point g), ainsi que la conception des structures de l'espace aérien, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles d'exploitation relatives à l'utilisation de l'espace aérien, des équipements d'aéronef et des systèmes GTA/SNA et des composants GTA/SNA requis pour l'utilisation de l'espace aérien;

b) les règles et procédures relatives à la conception des structures de l'espace aérien afin de garantir la conformité avec l'article 46.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

2. Les règles visées au paragraphe 1 tiennent dûment compte du plan directeur de gestion de trafic aérien.

3. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40 du présent règlement et tient dûment compte des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, en particulier celles figurant aux annexes 2, 3, 10, 11 et 15 de la convention de Chicago.

Article 45

Systèmes GTA/SNA et composants GTA/SNA

1. Lorsque les actes délégués visés à l'article 47 le prévoient, les prestataires de GTA/SNA visés à l'article 41 sont tenus de déclarer que les systèmes GTA/SNA et les composants GTA/SNA qui doivent être mis en service sont conformes aux spécifications détaillées établies conformément aux actes délégués visés à l'article 47 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40.

2. Lorsque les actes délégués visés à l'article 47 le prévoient, les systèmes GTA/SNA et les composants GTA/SNA sont soumis à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'un certificat.

▼B

Ce certificat est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre que les systèmes et composants sont conformes aux spécifications détaillées établies conformément aux actes délégués visés à l'article 47 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40.

Par dérogation au premier alinéa, lorsque les actes délégués visés à l'article 47 le prévoient, les organismes participant à la conception, à la production ou à la maintenance de systèmes GTA/SNA et de composants GTA/SNA sont autorisés à déclarer que ces systèmes et composants sont conformes aux spécifications détaillées établies conformément aux actes délégués visés à l'article 47 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 40 et que ces systèmes et composants peuvent être utilisés.

Article 46

Conception des structures de l'espace aérien

Les États membres veillent à ce que les structures de l'espace aérien soient conçues, étudiées et validées de manière appropriée avant de pouvoir être mises en œuvre et utilisées par les aéronefs, conformément aux règles détaillées adoptées par la Commission en vertu de l'article 44, paragraphe 1, point b).

Article 47

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les systèmes GTA/SNA et les composants GTA/SNA, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, établissant des règles détaillées concernant:

a) les conditions pour établir et notifier à un demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes GTA/SNA et aux composants GTA/SNA aux fins de la certification conformément à l'article 45, paragraphe 2;

b) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la limitation, à la suspension ou au retrait des certificats visés à l'article 45, paragraphe 2, et celles relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée et des risques qui y sont liés, ces certificats sont requis ou des déclarations sont permises, selon le cas;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires des certificats visés à l'article 45, paragraphe 2;

d) les privilèges et responsabilités des organismes qui font des déclarations conformément à l'article 45, paragraphes 1 et 2;

e) les conditions et procédures applicables à la déclaration des prestataires de GTA/SNA, conformément à l'article 45, paragraphe 1, et celles relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée et des risques qui y sont liés, ces déclarations sont requises;

f) les conditions relatives à l'établissement des spécifications détaillées applicables aux systèmes GTA/SNA et aux composants GTA/SNA qui font l'objet d'une déclaration conformément à l'article 45, paragraphes 1 et 2.

▼B

2. En ce qui concerne la prestation de services GTA/SNA, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128, afin de modifier l'annexe VIII et, le cas échéant, l'annexe VII, lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec les services GTA/SNA, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

▼M2

3. Lors de l'adoption d'actes délégués conformément aux paragraphes 1 et 2 en ce qui concerne les systèmes d'intelligence artificielle qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

SECTION VI

Contrôleurs de la circulation aérienne

Article 48

Exigences essentielles

Les contrôleurs de la circulation aérienne participant à la prestation de services GTA/SNA visée à l'article 2, paragraphe 1, point g), ainsi que les personnes, organismes et outils de simulation intervenant dans la formation, les examens, les contrôles et la surveillance médicale de ces contrôleurs de la circulation aérienne, sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe VIII.

Article 49

Contrôleurs de la circulation aérienne

1. Les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus d'être titulaires d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne et d'un certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne approprié pour le service à fournir.

2. La licence de contrôleur de la circulation aérienne visée au paragraphe 1 du présent article est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 50 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 48.

3. Le certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le contrôleur de la circulation aérienne démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 50 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 48.

4. La licence et le certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne visés au paragraphe 1 du présent article précisent les privilèges accordés au contrôleur de la circulation aérienne. Cette licence et ce certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne peuvent être modifiés pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 50, paragraphe 1, premier alinéa, point c).

5. La licence et le certificat médical de contrôleur de la circulation aérienne visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être limités, suspendus ou retirés lorsque leur titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'une licence ou d'un certificat médical, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 50, paragraphe 1, premier alinéa, point c).

▼B

Article 50

Actes d'exécution relatifs aux contrôleurs de la circulation aérienne

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 48, en ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les différentes catégories, qualifications et mentions liées aux licences de contrôleur de la circulation aérienne visées à l'article 49;

b) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences de contrôleur de la circulation aérienne, de qualifications et mentions liées à ces licences et de certificats médicaux visés à l'article 49;

c) les règles et les procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des licences de contrôleur de la circulation aérienne, des qualifications et mentions liées à ces licences et des certificats médicaux visés à l'article 49, y compris les règles et les procédures de la conversion des licences nationales de contrôleur de la circulation aérienne ainsi que des certificats médicaux nationaux en licences et certificats médicaux de contrôleurs de la circulation aérienne visés à l'article 49;

d) les règles et les procédures applicables aux contrôleurs de la circulation aérienne en ce qui concerne les limitations du temps de service et les exigences en matière de repos; ces règles et procédures doivent assurer un degré élevé de sécurité grâce à une protection contre les effets de la fatigue et, en même temps, une flexibilité adéquate de la programmation.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 48 du présent règlement et tient dûment compte des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, en particulier celles figurant à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

▼M5

3. Sans préjudice du paragraphe 2, lors de l'adoption d'actes d'exécution en vertu du paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'IA qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

Article 51

Organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne et centres aéromédicaux

1. Un agrément est requis en ce qui concerne les organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne et les centres aéromédicaux.

2. L'agrément visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 53 adoptés afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 48.

▼B

3. L'agrément visé au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés à l'organisme. Il peut être modifié pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 53, paragraphe 1, premier alinéa, point a).

4. L'agrément visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel agrément, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 53, paragraphe 1, premier alinéa, point a).

Article 52

Instructeurs, examinateurs pratiques et examinateurs aéromédicaux

1. Les personnes chargées de dispenser la formation pratique, celles chargées d'évaluer les compétences pratiques des contrôleurs de la circulation aérienne, ainsi que les examinateurs aéromédicaux, sont tenus d'être titulaires d'un certificat.

2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes d'exécution visés à l'article 53 adoptés en vue de garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 48.

3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les privilèges accordés. Le certificat peut être modifié pour ajouter ou retirer des privilèges, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 53, paragraphe 1, premier alinéa, point a).

4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux règles et procédures de délivrance et de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 53, paragraphe 1, premier alinéa, point a).

Article 53

Actes d'exécution relatifs à la formation, aux examens, aux contrôles et à la surveillance médicale

1. Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 48, en ce qui concerne les personnes et les organismes intervenant dans la formation des contrôleurs de la circulation aérienne et dans les examens, les contrôles et la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles et procédures de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des agréments et certificats visés aux articles 51 et 52;

b) les privilèges et responsabilités des titulaires des agréments et certificats visés aux articles 51 et 52.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

▼B

2. Lorsqu'elle adopte les actes d'exécution précités, la Commission garantit la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 48 du présent règlement et tient dûment compte des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, en particulier celles figurant à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

▼M5

3. Sans préjudice du paragraphe 2, lors de l'adoption d'actes d'exécution en vertu du paragraphe 1 en ce qui concerne les systèmes d'IA qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

Article 54

Pouvoirs délégués

En ce qui concerne les contrôleurs de la circulation aérienne, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces contrôleurs et dans les examens, les contrôles ou la surveillance médicale auxquels ils sont soumis, ainsi que les outils de simulation, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128, pour modifier l'annexe VIII, lorsque cela est nécessaire pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de conformité en matière de sécurité en rapport avec les organismes de formation et les contrôleurs de la circulation aérienne, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

SECTION VII

Aéronefs sans équipage à bord

Article 55

Exigences essentielles applicables aux aéronefs sans équipage à bord

La conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), lorsque cela concerne des aéronefs sans équipage à bord, et leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, sont conformes aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IX et, lorsque les actes délégués visés à l'article 58 et les actes d'exécution visés à l'article 57 le prévoient, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V.

Article 56

Conformité des aéronefs sans équipage à bord

1. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, des caractéristiques opérationnelles des aéronefs sans équipage à bord concernés et des caractéristiques de la zone d'exploitation, un certificat peut être requis pour la conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, conformément aux actes délégués visés à l'article 58 et aux actes d'exécution visés à l'article 57.

▼B

2. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article est délivré sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il respecte les actes délégués visés à l'article 58 et les actes d'exécution visés à l'article 57.

3. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article précise les limitations liées à la sécurité, les conditions d'exploitation et les privilèges. Il peut être modifié pour ajouter ou retirer des limitations, des conditions et des privilèges, conformément aux actes délégués visés à l'article 58 et aux actes d'exécution visés à l'article 57.

4. Le certificat visé au paragraphe 1 du présent article peut être limité, suspendu ou retiré lorsque son titulaire ne satisfait plus aux conditions, règles et procédures de délivrance ou de maintien d'un tel certificat, conformément aux actes délégués visés à l'article 58 et aux actes d'exécution visés à l'article 57.

5. Compte tenu des objectifs et des principes énoncés aux articles 1er et 4, et notamment de la nature de l'activité concernée et des risques qui y sont liés, des caractéristiques opérationnelles des aéronefs sans équipage à bord concernés et des caractéristiques de la zone d'exploitation, les actes délégués visés à l'article 58 et les actes d'exécution visés à l'article 57 peuvent exiger, pour la conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, une déclaration qui confirme la conformité avec lesdits actes délégués et actes d'exécution.

6. Lorsque les objectifs et les principes énoncés aux articles 1er et 4 peuvent être respectés sans appliquer les dispositions des chapitres IV et V du présent règlement, les actes délégués visés à l'article 58, paragraphe 1, point c), peuvent prévoir que ces chapitres ne s'appliquent ni aux exigences essentielles visées à l'article 55, ni aux règles détaillées correspondantes établies conformément à l'article 58. En pareil cas, ces exigences essentielles et ces règles détaillées constituent la «législation communautaire d'harmonisation» au sens du règlement (CE) no 765/2008 du Parlement européen et du Conseil ([1]) et de la décision no 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil ([2]).

7. Les États membres veillent à ce que les informations relatives à l'immatriculation des aéronefs sans équipage à bord et à l'enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord, qui sont soumis à l'obligation d'immatriculation ou d'enregistrement conformément aux actes d'exécution visés à l'article 57 et de l'annexe IX, point 4, soient stockées dans des systèmes d'immatriculation et d'enregistrement nationaux numériques, harmonisés et interopérables. Les États membres sont en mesure d'accéder à ces informations et de se les transmettre au moyen du répertoire visé à l'article 74.

8. La présente section est sans préjudice de la possibilité pour les États membres d'édicter des règles nationales visant à soumettre à certaines conditions les exploitations d'aéronefs sans équipage à bord pour des raisons ne relevant pas du champ d'application du présent règlement, notamment la sûreté publique ou la protection de la vie privée et des données à caractère personnel conformément au droit de l'Union.

([1]) Règlement (CE) no 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) no 339/93 du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 30).

([2]) Décision no 768/2008/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits et abrogeant la décision 93/465/CEE du Conseil (JO L 218 du 13.8.2008, p. 82).

▼B

Article 57

Actes d'exécution relatifs aux aéronefs sans équipage à bord

Afin de garantir l'application uniforme et la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 55, en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), lorsqu'il s'agit d'aéronefs sans équipage à bord, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, et sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, la Commission adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

a) les règles et procédures spécifiques applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord ainsi qu'au personnel, y compris les pilotes à distance, et aux organismes prenant part à ces activités;

b) les règles et procédures applicables pour délivrer, maintenir, modifier, limiter, suspendre ou retirer les certificats, ou pour faire des déclarations, pour l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats ou déclarations sont requis; les règles et procédures applicables pour délivrer ces certificats et pour faire ces déclarations peuvent être fondées sur, ou comprendre, les exigences détaillées visées aux sections I, II et III;

c) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats et des personnes physiques ou morales qui font des déclarations;

d) les règles et procédures d'immatriculation et de marquage des aéronefs sans équipage à bord et d'enregistrement des exploitants d'aéronefs sans équipage à bord, visées à l'annexe IX, section 4;

e) les règles et procédures d'établissement des systèmes d'immatriculation et d'enregistrement nationaux numériques, harmonisés et interopérables visés à l'article 56, paragraphe 7;

f) les règles et procédures applicables à la conversion des certificats nationaux en certificats requis en vertu de l'article 56, paragraphe 1.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

▼M2

Lors de l'adoption de ces actes d'exécution en ce qui concerne les systèmes d'intelligence artificielle qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

Article 58

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne la conception, la production et la maintenance d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), lorsqu'il s'agit d'aéronefs sans équipage à bord, et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128, établissant des règles détaillées concernant:

▼B

a) les conditions spécifiques applicables à la conception, à la production et à la maintenance d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi qu'au personnel, y compris les pilotes à distance, et aux organismes prenant part à ces activités, nécessaires pour garantir la conformité avec les exigences essentielles visées à l'article 55; ce qui peut comprendre les conditions dans lesquelles les aéronefs sans équipage à bord doivent être équipés des dispositifs et fonctionnalités nécessaires couvrant, en particulier, les limites maximales de distance et d'altitude d'exploitation, la communication de la position, les restrictions d'entrée dans des zones géographiques, l'évitement de collision, la stabilisation en vol et l'atterrissage automatique;

b) les conditions et procédures applicables pour délivrer, maintenir, modifier, limiter, suspendre ou retirer les certificats, ou pour faire des déclarations, pour la conception, la production et la maintenance d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que pour le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, visés à l'article 56, paragraphes 1 et 5, et celles relatives aux situations dans lesquelles ces certificats ou déclarations sont requis; les conditions et procédures applicables pour délivrer ces certificats et pour faire ces déclarations peuvent être fondées sur, ou comprendre, les exigences détaillées visées aux sections I, II et III;

c) les conditions dans lesquelles les exigences concernant la conception, la production et la maintenance d'aéronefs sans équipage à bord et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance ne sont pas soumises aux chapitres IV et V, aux fins de l'article 56, paragraphe 6;

d) les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats et des personnes physiques ou morales qui font des déclarations;

e) les conditions applicables à la conversion des certificats nationaux en certificats requis en vertu de l'article 56, paragraphe 1.

2. En ce qui concerne la conception, la production, la maintenance et l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b), lorsqu'il s'agit d'aéronefs sans équipage à bord, et de leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance, ainsi que le personnel, y compris les pilotes à distance, et les organismes prenant part à ces activités, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128, pour modifier l'annexe IX et, le cas échéant, l'annexe III, lorsqu'il y a lieu pour des raisons d'adaptation à l'évolution technique, opérationnelle ou scientifique ou pour des raisons de démonstration de la sécurité en rapport avec les opérations aériennes, en vue de réaliser les objectifs fixés à l'article 1er et dans la mesure nécessaire à cet effet.

▼M2

3. Lors de l’adoption d’actes délégués conformément aux paragraphes 1 et 2 en ce qui concerne les systèmes d’intelligence artificielle qui sont des composants de sécurité au sens du règlement (UE) 2024/1689, il est tenu compte des exigences énoncées au chapitre III, section 2, dudit règlement.

▼B

SECTION VIII

Aéronefs utilisés par un exploitant d'un pays tiers à destination, à l'intérieur ou en provenance de l'Union

Article 59

Règles applicables

Sans préjudice de l'annexe VIII, point 1, et des règles adoptées sur la base de l'article 44, paragraphe 1, point a), les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c), ainsi que leur personnel navigant et leur exploitation, sont conformes aux normes applicables de l'OACI.

En l'absence de telles normes, ces aéronefs, leur personnel navigant et leur exploitation sont conformes:

a) en ce qui concerne les aéronefs autres que les aéronefs sans équipage à bord, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V;

b) en ce qui concerne les aéronefs sans équipage à bord, aux exigences essentielles énoncées à l'annexe IX et, lorsque les actes délégués visés à l'article 61 le prévoient, aux exigences essentielles énoncées aux annexes II, IV et V.

Toutefois, le deuxième alinéa ne s'applique pas lorsque ces exigences essentielles sont contraires aux droits conférés aux pays tiers par les conventions internationales.

Article 60

Conformité

1. L'exploitation d'aéronefs visée à l'article 2, paragraphe 1, point c), à des fins de transport aérien commercial est soumise à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une autorisation.

L'autorisation est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il a la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de ces aéronefs en conformité avec les exigences visées à l'article 59. L'autorisation précise les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités.

2. Lorsque les actes délégués visés à l'article 61 le prévoient, l'exploitation d'aéronefs visée à l'article 2, paragraphe 1, point c), à des fins autres que le transport aérien commercial est soumise à une certification qui s'accompagne de la délivrance d'une autorisation.

Cette autorisation est délivrée sur demande, lorsque le demandeur démontre qu'il a la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de ces aéronefs en conformité avec les exigences visées à l'article 59.

L'autorisation précise les privilèges accordés à l'exploitant et le champ des activités.

▼B

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, lorsque les actes délégués visés à l'article 61 le prévoient, les exploitants d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c), menant des activités autres que le transport aérien commercial sont autorisés à déclarer avoir la capacité et les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation de ces aéronefs en conformité avec les exigences visées à l'article 59.

3. Sauf pour l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord, les autorisations et les déclarations visées aux paragraphes 1 et 2 ne sont pas requises en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs qui ne font que survoler le territoire auquel s'appliquent les traités.

Article 61

Pouvoirs délégués

1. En ce qui concerne les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point c), ainsi que leur personnel navigant et leur exploitation, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128, établissant des règles détaillées concernant:

a) l'autorisation des aéronefs pour lesquels il n'existe pas de certificat de navigabilité normalisé de l'OACI, ou l'autorisation de pilotes qui ne sont pas titulaires d'une licence normalisée de l'OACI, pour des opérations à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire auquel les traités s'appliquent;

b) les conditions spécifiques d'exploitation d'un aéronef en conformité avec l'article 59;

c) d'autres conditions pour les cas où la conformité avec les normes et exigences visées à l'article 59 n'est pas possible ou implique des efforts disproportionnés de la part de l'exploitant, en veillant à ce que les objectifs des normes ou exigences concernées soient atteints;

d) les conditions relatives à la délivrance, au maintien, à la modification, à la limitation, à la suspension ou au retrait des autorisations visées à l'article 60, et celles relatives aux situations dans lesquelles, en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er et compte tenu de la nature de l'activité particulière concernée et des risques qui y sont liés, ces autorisations sont requises ou des déclarations sont permises, selon le cas. Ces conditions tiennent compte des certificats délivrés par l'État d'immatriculation, l'État de l'exploitant et, dans le cas d'aéronefs sans équipage à bord, l'État dans lequel est situé l'équipement de contrôle à distance desdits aéronefs, et sont sans préjudice du règlement (CE) no 2111/2005 et des règles d'exécution adoptées sur la base de celui-ci;

e) les privilèges et responsabilités des titulaires des autorisations visées à l'article 60, paragraphes 1 et 2, et, le cas échéant, des exploitants d'aéronefs qui ont fait des déclarations conformément à l'article 60, paragraphe 2.

2. Lorsqu'elle adopte les règles visées au paragraphe 1, la Commission veille en particulier:

a) à ce qu'il soit fait usage, le cas échéant, des pratiques recommandées et des documents d'orientation de l'OACI;

▼B

b) à ce qu'aucune exigence n'excède celles auxquelles sont soumis, aux termes du présent règlement, les aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, point b) i), ainsi que le personnel navigant et les exploitants de ces aéronefs;

c) à ce que le processus selon lequel les autorisations visées à l'article 60, paragraphes 1 et 2, sont obtenues soit simple, proportionné, efficace, d'un bon rapport coût-efficacité et permette des démonstrations de conformité proportionnées à la complexité de l'activité concernée et aux risques associés à cette activité. La Commission veille en particulier à ce qu'il soit tenu compte:

   i) des résultats du programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI;

   ii) des informations recueillies dans le cadre de programmes d'inspection au sol mis en place conformément aux actes délégués visés à l'article 62, paragraphe 13, et aux actes d'exécution visés à l'article 62, paragraphe 14;

   iii) d'autres informations reconnues ayant trait à la sécurité concernant l'exploitant concerné;

   iv) des certificats délivrés conformément à la législation d'un pays tiers;

d) à ce que les aspects liés aux services GTA/SNA soient pris en compte.

CHAPITRE IV

SYSTÈME CONJOINT DE CERTIFICATION, DE SUPERVISION ET DE CONTRÔLE DE L'APPLICATION

Article 62

Certification, supervision et contrôle de l'application

1. La Commission, l'Agence et les États membres coopèrent dans le cadre d'un système européen unique de sécurité aérienne afin de garantir la conformité avec le présent règlement et avec les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

2. Afin de garantir la conformité avec le présent règlement et avec les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, l'Agence et les autorités nationales compétentes:

a) reçoivent et évaluent les demandes qui leur sont adressées et, le cas échéant, délivrent ou renouvellent les certificats, et reçoivent les déclarations qui leur sont adressées, conformément au chapitre III;

b) assurent la supervision des titulaires de certificats, des personnes physiques et morales qui ont fait des déclarations, et des produits, pièces, équipements, systèmes GTA/SNA et composants GTA/SNA, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes soumis aux dispositions du présent règlement;

▼B

c) mènent les enquêtes, inspections, y compris les inspections au sol, audits et autres activités de suivi nécessaires pour déceler d'éventuelles infractions, par les personnes physiques ou morales soumises au présent règlement, aux exigences énoncées dans le présent règlement ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

d) prennent toutes les mesures de contrôle de l'application nécessaires, notamment la modification, la limitation, la suspension ou la révocation des certificats délivrés par elles, l'immobilisation au sol d'aéronefs et l'instauration de sanctions afin de mettre fin aux infractions constatées;

e) interdisent, limitent ou soumettent à certaines conditions les activités visées au chapitre III, dans l'intérêt de la sécurité;

f) veillent à ce que leur personnel intervenant dans des tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application aient un niveau de qualification approprié, y compris en leur dispensant une formation adéquate.

▼M3

2 *bis*. Sans préjudice de l'article 5, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (UE) 2024/2803, aux fins de l'exécution de leurs tâches de certification, de supervision et de contrôle liées aux exigences essentielles énumérées à l'annexe VIII, point 7, du présent règlement, les autorités compétentes se fondent sur les évaluations effectuées par l'autorité nationale de surveillance visée à l'article 4 dudit règlement lorsqu'elles s'acquittent de leurs tâches en vertu de l'article 7, paragraphe 3, dudit règlement.

▼B

3. Les États membres veillent à ce que leurs autorités nationales compétentes agissent en toute indépendance lorsqu'elles prennent des décisions techniques en matière de certification, de supervision et de contrôle de l'application et à ce qu'elles remplissent leurs tâches de manière impartiale et transparente et soient organisées, pourvues en personnel et gérées en conséquence. Les États membres veillent aussi à ce que leurs autorités nationales compétentes disposent des ressources et des capacités nécessaires pour effectuer de manière efficace et dans les délais prévus les tâches qui leur sont assignées au titre du présent règlement.

4. Les responsabilités pour les tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application visées au paragraphe 2 sont déterminées conformément au présent paragraphe.

L'Agence est responsable des tâches qui lui ont été attribuées en application des articles 77 à 82 et de celles qui lui ont été confiées en vertu des articles 64 et 65.

Toutefois, lorsqu'un État membre accorde une dérogation conformément à l'article 41, paragraphe 6, l'article 80, paragraphe 1, point a), ne s'applique plus et ledit État membre est responsable de la supervision et du contrôle de l'application en ce qui concerne le prestataire de GTA/SNA concerné, conformément à ladite dérogation.

L'autorité nationale compétente de l'État membre où se situe l'aérodrome est responsable des tâches liées au certificat d'aérodrome visé à l'article 34, paragraphe 1, et au certificat d'exploitant d'aérodromes visé à l'article 37, paragraphe 1.

Cette autorité nationale compétente est également responsable des tâches de supervision et de contrôle de l'application en ce qui concerne les organismes responsables de la prestation de services d'assistance en escale et d'AMS sur cet aérodrome.

▼B

Dans tous les autres cas, l'autorité nationale compétente de l'État membre où la personne physique ou morale qui demande le certificat ou qui fait la déclaration a son principal établissement ou, si elle n'a pas de principal établissement, où cette personne réside ou est établie, est responsable des tâches précitées, sauf s'il est nécessaire, pour que les tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application soient bien exécutées, qu'elles soient attribuées à une autorité nationale compétente d'un autre État membre conformément aux règles détaillées visées au paragraphe 14, point d).

Toutefois, lorsque les actes d'exécution visés au paragraphe 15 le prévoient:

a) les examinateurs aéromédicaux, les centres aéromédicaux et les médecins généralistes sont responsables de la délivrance des certificats médicaux de pilote visés à l'article 21, paragraphe 1, et des certificats médicaux de contrôleur de la circulation aérienne visés à l'article 49, paragraphe 1;

b) les organismes de formation des membres d'équipage de cabine qui ont reçu un agrément conformément à l'article 24 et les exploitants d'aéronefs qui ont reçu un certificat conformément à l'article 30 sont responsables de la délivrance des attestations des membres d'équipage de cabine visées à l'article 22.

5. Par dérogation au paragraphe 4, des États membres peuvent décider que leurs autorités nationales compétentes sont conjointement responsables des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application en ce qui concerne un exploitant d'aéronefs exerçant des activités de transport aérien commercial lorsque les deux conditions suivantes sont remplies:

a) une telle responsabilité conjointe a été prévue dans un accord conclu entre ces États membres avant le 1er janvier 1992;

b) ces États membres veillent à ce que leurs autorités nationales compétentes exécutent ces tâches de manière effective dans le respect du présent règlement et dans le respect des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

Au plus tard le 12 mars 2019, les États membres concernés notifient cette décision de responsabilité conjointe à la Commission et à l'Agence et leur transmettent toutes les informations pertinentes, en particulier l'accord visé au point a) et les mesures prises pour veiller à ce que ces tâches soient exécutées de manière effective conformément au point b).

Lorsque la Commission, après avoir consulté l'Agence, considère que les conditions visées au premier alinéa n'ont pas été remplies, la Commission adopte des actes d'exécution arrêtant la décision qu'elle a prise à cet effet. Dès que la Commission a notifié ces actes d'exécution aux États membres concernés, ces États membres modifient ou annulent sans tarder leur décision de responsabilité conjointe et en informe la Commission et l'Agence.

L'Agence intègre dans le répertoire visé à l'article 74 toutes les décisions de la Commission et des États membres qui ont été notifiées en vertu du présent paragraphe.

6. La supervision assurée par l'Agence et les autorités nationales compétentes est continue et fondée sur les priorités fixées sur la base des risques pour l'aviation civile.

7. Lorsqu'elle mène les inspections au sol visées au paragraphe 2, point c), l'Agence coopère avec l'autorité nationale compétente de l'État membre sur le territoire duquel l'inspection au sol a lieu.

▼B

8. L'Agence gère et met en œuvre les outils et les procédures nécessaires pour la collecte, l'échange et l'analyse d'informations liées à la sécurité obtenues dans le cadre des inspections au sol visées au paragraphe 2, point c).

9. Afin de faciliter la bonne exécution de leurs tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application, la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes échangent des informations pertinentes, notamment sur les infractions possibles ou constatées.

10. L'Agence favorise une interprétation et une application communes des exigences énoncées dans le présent règlement ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, notamment en élaborant les documents d'orientation visés à l'article 76, paragraphe 3, en concertation avec les autorités nationales compétentes.

11. Toute personne physique ou morale soumise au présent règlement peut signaler à l'Agence toute différence alléguée dans l'application des règles d'un État membre à l'autre. Lorsque ces différences font gravement obstacle aux activités de ces personnes ou entraînent par ailleurs des difficultés importantes, l'Agence et les autorités nationales compétentes des États membres concernés coopèrent afin de remédier à ces différences et, si nécessaire, de les éliminer rapidement. Lorsque ces différences ne peuvent être éliminées, l'Agence soumet la question à la Commission.

12. L'Agence et les autorités nationales compétentes entreprennent les actions nécessaires et efficaces pour renforcer la sécurité de l'aviation civile et faire mieux connaître cette question en diffusant des informations liées à la sécurité aux fins de la prévention des accidents et des incidents.

13. En ce qui concerne les tâches de l'Agence liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application en vertu du présent règlement, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, établissant des règles détaillées concernant:

a) les conditions applicables à la mise en œuvre de la certification et des enquêtes, inspections, audits et autres activités de suivi nécessaires pour assurer une supervision effective, par l'Agence, des personnes physiques et morales, produits, pièces, équipements, systèmes GTA/SNA et composants GTA/SNA, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes soumis au présent règlement;

b) les conditions applicables à la réalisation d'inspections au sol par l'Agence et à l'immobilisation d'un aéronef lorsque celui-ci, son exploitant ou son personnel navigant ne sont pas en conformité avec les exigences du présent règlement ou aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

c) les conditions conformément auxquelles les activités régies par le chapitre III peuvent être interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;

d) les conditions relatives à la publication et à la diffusion d'informations obligatoires et de recommandations par l'Agence, conformément à l'article 76, paragraphe 6, afin de garantir la sécurité des activités régies par le chapitre III;

▼B

e) les conditions relatives à la publication et à la diffusion d'informations obligatoires par l'Agence, conformément à l'article 77, en vue d'assurer le maintien de la navigabilité et de la compatibilité environnementale des produits, pièces, équipements non fixes et équipement de contrôle à distance d'un aéronef, et les conditions relatives à l'approbation d'autres moyens de mise en conformité pouvant se substituer à ces informations obligatoires;

f) les conditions et procédures d'accréditation par l'Agence d'une entité qualifiée aux fins de l'article 69.

14. Afin de veiller à l'application uniforme et au respect des paragraphes 2 à 9 du présent article, en ce qui concerne les tâches des autorités nationales compétentes liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application en vertu du présent règlement, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1er, adopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

▼M3

a) les règles et procédures pour la mise en œuvre de la certification et des enquêtes, inspections, audits et autres activités de suivi nécessaires pour assurer une supervision effective, par l'autorité nationale compétente, des personnes physiques et morales, produits, pièces, équipements, systèmes GTA/SNA et composants GTA/SNA, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes soumis au présent règlement ainsi que les règles et procédures pour l'évaluation et la supervision du respect par les prestataires de GTA/SNA des exigences essentielles énumérées à l'annexe VIII, point 7, du présent règlement, par l'autorité nationale de surveillance visée à l'article 4 du règlement (UE) 2024/2803 sans préjudice de l'article 5, paragraphe 1, dudit règlement;

▼B

b) les règles et procédures pour la réalisation d'inspections au sol par l'autorité nationale compétente et l'immobilisation d'un aéronef lorsque celui-ci, son exploitant ou son personnel navigant ne sont pas en conformité avec les exigences du présent règlement ou avec les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

c) les règles et procédures conformément auxquelles les activités régies par le chapitre III peuvent être interdites, limitées ou soumises à certaines conditions dans l'intérêt de la sécurité;

d) en ce qui concerne le paragraphe 4, les règles et procédures relatives à l'attribution de responsabilités entre les autorités nationales compétentes, en vue de garantir la bonne exécution des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application;

e) les règles et procédures d'accréditation, par l'autorité nationale compétente, d'une entité qualifiée aux fins de l'article 69.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

15. Afin de veiller à l'application uniforme et au respect des paragraphes 2 à 9 du présent article, en ce qui concerne les tâches de l'Agence et des autorités nationales compétentes liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application en vertu du présent règlement, la Commission, sur la base des principes énoncés à l'article 4 et en vue d'atteindre les objectifs fixés à l'article 1eradopte des actes d'exécution établissant des dispositions détaillées concernant:

▼B

a) les règles et procédures pour la collecte, l'échange et la diffusion d'informations pertinentes entre la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes pour la bonne exécution de leurs tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application, y compris des informations sur les infractions possibles ou constatées;

b) les règles et procédures relatives à la qualification du personnel de l'Agence et des autorités nationales compétentes intervenant dans les tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application, ainsi que des organismes assurant leur formation;

c) les règles et procédures pour les systèmes d'administration et de gestion de l'Agence et des autorités nationales compétentes liées à l'exécution des tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application;

d) en ce qui concerne le paragraphe 4 du présent article, les règles et procédures relatives à l'attribution de responsabilités aux examinateurs aéromédicaux et aux centres aéromédicaux aux fins de la délivrance des certificats médicaux de pilote et des certificats médicaux de contrôleur de la circulation aérienne, ainsi que les conditions dans lesquelles les médecins généralistes doivent se voir confier ces responsabilités, en vue d'assurer la bonne exécution des tâches liées à la certification médicale des pilotes et des contrôleurs de la circulation aérienne;

e) en ce qui concerne le paragraphe 4 du présent article, les règles et procédures pour l'attribution de responsabilités aux organismes de formation des membres d'équipage de cabine et aux exploitants d'aéronefs aux fins de la délivrance des attestations pour les membres d'équipage de cabine, en vue d'assurer la bonne exécution des tâches liées à la certification des membres d'équipage de cabine.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

Article 63

Groupe des inspecteurs aéronautiques européens

1. L'Agence établit, en coopération avec les autorités nationales compétentes, un mécanisme de mise en commun et de partage volontaire des inspecteurs et d'autres personnels ayant des compétences pour l'exécution de tâches de certification et de supervision en application du présent règlement.

À cet effet, l'Agence définit, en coopération avec les autorités nationales compétentes, les profils de qualification et d'expérience requis sur la base desquels ces autorités et l'Agence désignent, pour autant qu'il en existe, des candidats souhaitant participer au mécanisme de mise en commun et de partage en qualité d'inspecteurs aéronautiques européens.

2. L'Agence et chaque autorité nationale compétente peuvent solliciter l'assistance du groupe des inspecteurs aéronautiques européens aux fins de l'exécution d'activités de supervision et de certification. L'Agence coordonne les réponses aux demandes et élabore des procédures appropriées à cet effet, en concertation avec les autorités nationales compétentes.

▼B

3. Les inspecteurs aéronautiques européens exécutent leurs activités de supervision et de certification sous le contrôle, les instructions et la responsabilité de l'Agence ou de l'autorité nationale compétente qui a sollicité l'assistance.

4. Les coûts de l'assistance fournie par les inspecteurs aéronautiques européens sont supportés par l'autorité ayant sollicité l'assistance.

Cette autorité peut décider de financer cette assistance par des redevances facturées et perçues, sur la base des règles établies conformément au paragraphe 6, point c), auprès de la personne physique ou morale qui a fait l'objet des activités de certification et de supervision exécutées par ces inspecteurs aéronautiques européens.

En pareil cas, cette autorité transfère le montant perçu à l'autorité qui a fourni l'assistance.

5. Les déclarations, procès-verbaux et rapports des inspecteurs aéronautiques européens exerçant leurs activités conformément au présent article sont, à tous égards, assimilés à ceux des inspecteurs nationaux et constituent des éléments de preuve recevables dans les procédures administratives ou judiciaires.

6. En ce qui concerne le mécanisme de mise en commun et de partage visé au paragraphe 1 du présent article, la Commission peut adopter des actes d'exécution établissant des règles détaillées concernant:

a) les règles et procédures conformément auxquelles l'Agence et les autorités nationales compétentes demandent, reçoivent ou fournissent une assistance dans le cadre de ce mécanisme;

b) les règles et procédures relatives aux autorisations des inspecteurs aéronautiques européens et les règles détaillées qui leur sont applicables lorsqu'ils fournissent cette assistance;

c) les règles et procédures pour la fixation et la perception des redevances visées au paragraphe 4 du présent article.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

Article 64

Réattribution de la responsabilité à la demande d'États membres

1. Un État membre peut demander à l'Agence d'exécuter les tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application visées à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne tout ou partie des personnes physiques et morales, aéronefs, équipements d'aérodrome liés à la sécurité, systèmes GTA/SNA et composants GTA/SNA, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes dont il est responsable en vertu du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

Dès que l'Agence accepte une telle demande, elle devient l'autorité compétente responsable des tâches faisant l'objet de cette demande et l'État membre demandeur est déchargé de la responsabilité de ces tâches.

▼B

En ce qui concerne l'exercice par l'Agence de la responsabilité de ces tâches, les chapitres IV et V s'appliquent.

2. Un État membre peut demander à un autre État membre d'exécuter les tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application visées à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne tout ou partie des personnes physiques et morales, aéronefs, équipements d'aérodrome liés à la sécurité, systèmes GTA/SNA et composants GTA/SNA, simulateurs d'entraînement au vol et aérodromes dont il est responsable en vertu du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

Dès que l'État membre accepte une telle demande, il devient responsable des tâches faisant l'objet de cette demande et l'État membre demandeur est déchargé de la responsabilité de ces tâches.

En ce qui concerne l'exercice de la responsabilité des tâches qui ont été réattribuées conformément au présent paragraphe, les chapitres II et IV et les articles 131 et 132, ainsi que les dispositions applicables de la législation nationale de l'État membre acceptant la demande, s'appliquent.

3. En ce qui concerne le contrôle de l'application, l'État membre qui a accepté la demande, ou l'Agence, n'est responsable que des questions liées aux procédures conduisant à l'adoption de décisions par l'autorité nationale compétente de cet État membre, ou de l'Agence, et portant sur des tâches de certification et de supervision qui lui sont réattribuées conformément au présent article, ainsi que sur l'application de ces décisions. Pour toutes les autres questions relatives au contrôle de l'application, la répartition des responsabilités prévue par le présent règlement et par les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci reste inchangée.

4. L'Agence ou un État membre, selon le cas, n'accepte la demande visée au paragraphe 1 ou 2 que si l'Agence ou l'autorité nationale compétente de l'État membre concerné considère qu'elle dispose des ressources nécessaires et qu'elle peut exercer efficacement la responsabilité des tâches concernées.

5. Lorsqu'un État membre envisage d'avoir recours aux dispositions du paragraphe 1 ou 2, il conclut avec l'Agence ou avec l'autre État membre, selon le cas, des arrangements détaillés concernant la réattribution de la responsabilité des tâches en question. Les personnes physiques et morales concernées par la réattribution et, dans le cas de la réattribution visée au paragraphe 2, l'Agence, sont consultées sur ces arrangements détaillés avant leur finalisation. Ces arrangements détaillés indiquent au moins clairement quelles tâches sont réattribuées et prévoient les dispositions juridiques, pratiques et administratives nécessaires pour garantir un transfert cohérent et la continuité effective des tâches en question conformément au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ainsi que la poursuite sans interruption des activités menées par les personnes physiques et morales concernées. Les arrangements détaillés comprennent aussi des dispositions relatives au transfert des dossiers techniques et des documents pertinents.

L'Agence et le ou les États membres concernés, selon le cas, veillent à ce que la réattribution de la responsabilité des tâches s'effectue conformément à ces arrangements détaillés.

▼B

6. L'Agence met à disposition, dans le répertoire établi en application de l'article 74, une liste des États membres qui ont appliqué les paragraphes 1 et 2 du présent article. Cette liste indique clairement les tâches réattribuées et l'autorité compétente responsable des tâches à l'issue de leur réattribution.

L'Agence tient compte de la réattribution de la responsabilité des tâches lors de la conduite des inspections et d'autres activités de suivi conformément à l'article 85.

7. La réattribution de la responsabilité au titre du présent article ne porte pas atteinte aux droits et obligations des États membres aux termes de la convention de Chicago.

Lorsqu'un État membre réattribue, conformément au présent article, la responsabilité des tâches qui lui sont confiées par la convention de Chicago, il informe l'OACI que l'Agence ou un autre État membre assure pour son compte les fonctions et les missions qui lui ont été attribuées aux termes de la convention de Chicago.

8. Un État membre qui a réattribué à l'Agence ou à un autre État membre la responsabilité des tâches conformément au paragraphe 1 ou 2 peut, à tout moment, décider d'annuler la réattribution. En pareil cas, les paragraphes 4, 5 et 6 et le deuxième alinéa du paragraphe 7 s'appliquent mutatis mutandis.

Article 65

Réattribution de la responsabilité à la demande d'organismes actifs dans plus d'un État membre

1. Un organisme peut demander que l'Agence fasse fonction, à son égard, d'autorité compétente responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application, par dérogation à l'article 62, paragraphe 4, lorsque cet organisme est titulaire d'un certificat conformément au chapitre III ou est éligible pour demander un tel certificat auprès de l'autorité nationale compétente d'un État membre, mais emploie ou envisage d'employer une part importante des installations et du personnel couverts par ce certificat dans un ou plusieurs autres États membres.

Une telle demande peut également être faite par deux organismes ou plus qui font partie d'un même groupement économique, qui ont chacun un principal établissement dans un État membre différent et qui sont chacun titulaires d'un certificat conformément au chapitre III ou sont éligibles pour en demander un, pour le même type d'activité aérienne.

2. La demande visée au paragraphe 1 est envoyée par les organismes concernés à l'Agence et aux autorités nationales compétentes des États membres dans lesquels ils ont leur principal établissement.

Dès réception de cette demande, l'Agence et les autorités nationales compétentes concernées se concertent, dans les meilleurs délais, et, au besoin, sollicitent des informations supplémentaires de la part des organismes qui ont fait la demande. Dans le cadre de ces concertations, l'Agence et les autorités nationales compétentes examinent la possibilité de recourir aux inspecteurs et autres personnels à la disposition des autorités nationales compétentes concernées en cas d'accord sur la réattribution.

▼B

Si, à l'issue de ces concertations, l'Agence ou une autorité nationale compétente concernée considère que la demande affecterait sa propre capacité à exécuter de manière effective les tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application qui lui incombent en vertu du présent règlement ainsi qu'en vertu des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, ou nuit au bon fonctionnement de l'autorité, elle informe les organismes concernés qu'elle considère que la demande aurait de tels effets négatifs, en leur fournissant une justification, dans un délai maximal de 180 jours à compter de la date de réception de la demande. Ladite lettre d'information est aussi adressée à l'autre partie. Dans ce cas, la demande est considérée comme rejetée.

3. Sauf si la demande a été rejetée conformément au paragraphe 2, l'Agence et les autorités nationales compétentes concernées concluent des arrangements détaillés concernant la réattribution de la responsabilité des tâches en question. Les organismes qui ont demandé à l'Agence de faire fonction, à leur égard, d'autorité compétente sont consultés sur ces arrangements détaillés avant leur finalisation. Ces arrangements détaillés indiquent au moins clairement les tâches qui sont réattribuées et prévoient les dispositions juridiques, pratiques et administratives nécessaires pour garantir un transfert cohérent, et la continuité effective et sans interruption des tâches en question, conformément au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, et la poursuite sans interruption des activités menées par les organismes concernés. Les arrangements détaillés comprennent aussi des dispositions relatives au transfert des dossiers techniques et des documents pertinents.

L'Agence et l'État membre ou les États membres concernés, selon le cas, veillent à ce que la réattribution de la responsabilité des tâches s'effectue conformément à ces arrangements détaillés. Lorsqu'elle met en œuvre ces arrangements, l'Agence a recours dans la mesure du possible aux inspecteurs et autres personnels disponibles dans les États membres.

4. Lorsque les arrangements détaillés sont conclus en application du paragraphe 3, l'Agence devient l'autorité compétente responsable des tâches qui font l'objet de la demande, et l'État membre ou les États membres concernés sont déchargés de la responsabilité de ces tâches. En ce qui concerne l'exercice de la responsabilité des tâches réattribuées par l'Agence, les chapitres IV et V s'appliquent.

5. L'article 64, paragraphes 3, 6 et 7, s'applique mutatis mutandis à toute réattribution de la responsabilité des tâches en vertu du présent article.

6. Les organismes à l'égard desquels l'Agence fait fonction d'autorité compétente en vertu du présent article peuvent demander que les États membres dans lesquels ces organismes ont leur principal établissement reprennent la responsabilité des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application vis-à-vis de ces organismes. En pareil cas, l'article 64, paragraphes 4 à 7, s'applique mutatis mutandis.

Article 66

Mécanisme de soutien en matière de supervision

1. Lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

▼B

a) les résultats des inspections et autres activités de suivi menées par l'Agence conformément à l'article 85 indiquent une incapacité grave et persistante d'un État membre à bien exécuter tout ou partie des tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application qui lui incombent en vertu du présent règlement;

b) la Commission a demandé à l'État membre concerné de remédier aux manquements constatés conformément au point a);

c) l'État membre n'a pas remédié aux manquements de manière satisfaisante et la situation qui en résulte menace la sécurité de l'aviation civile,

l'État membre concerné et l'Agence, sur demande de la Commission, établissent conjointement un programme d'assistance technique temporaire dans le but de remédier aux manquements constatés et d'aider l'État membre concerné à rétablir, pour la fin de la phase de soutien au plus tard, sa capacité à exécuter les tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application prévues par le présent règlement. Ce programme d'assistance technique inclut, notamment, un calendrier et couvre la planification et l'exercice des tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application lorsque des manquements ont été constatés, la formation et les qualifications des inspecteurs et du personnel concernés, ainsi que l'organisation du travail de l'autorité nationale compétente de l'État membre concerné, lorsqu'elle a une influence directe sur les manquements constatés.

2. L'État membre concerné est responsable de la mise en œuvre du programme d'assistance technique visant à remédier aux manquements constatés. À cet effet, l'État membre concerné coopère avec l'Agence lors de la mise en œuvre de ce programme d'assistance technique, notamment en établissant toutes les instructions nécessaires à l'intention de l'autorité nationale compétente et en fournissant tous les moyens matériels nécessaires à l'aboutissement du programme d'assistance.

Durant la mise en œuvre du programme d'assistance technique, l'État membre concerné reste responsable des tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application, conformément à l'article 62, paragraphe 2. L'Agence supporte ses propres coûts concernant l'assistance fournie à l'État membre concerné.

Lorsqu'il met en œuvre le programme d'assistance technique, l'État membre concerné a recours, si besoin est et compte tenu de la nature des manquements, au groupe des inspecteurs aéronautiques européens établi en vertu de l'article 63, aux entités qualifiées visées à l'article 69 et aux possibilités de formation prévues à l'article 92.

3. L'Agence tient la Commission et les autres États membres informés de l'état de la mise en œuvre du programme d'assistance technique.

4. L'État membre concerné met tout en œuvre pour rétablir sa capacité à exécuter les tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application relevant du présent règlement. S'il constate que le programme d'assistance technique ne peut pas être mis en œuvre comme prévu, il en informe la Commission et soit réattribue à l'Agence ou à un autre État membre ses responsabilités concernant les tâches de certification, de supervision et de contrôle de l'application conformément à l'article 64, soit prend d'autres mesures pour remédier aux manquements. La portée de la réattribution est limitée à ce qui est strictement nécessaire pour répondre aux manquements constatés. L'Agence consigne dans le répertoire établi en application de l'article 74 les informations relatives aux tâches qui ont été réattribuées et rend ces informations publiques.

▼B

5. Le présent article est sans préjudice de l'application d'autres mesures, y compris l'article 67 du présent règlement et le règlement (CE) n° 2111/2005.

Article 67

Validité et reconnaissance des certificats et des déclarations

1. Les certificats délivrés par l'Agence ou par les autorités nationales compétentes, et les déclarations faites par des personnes physiques ou morales conformément au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci sont soumis exclusivement aux règles, conditions et procédures visées dans le présent règlement ainsi qu'aux exigences administratives nationales, et sont valables et reconnus dans tous les États membres, sans exigences ni évaluation supplémentaires.

2. Si la Commission considère qu'une personne physique ou morale à laquelle a été délivré un certificat ou qui a fait une déclaration ne se conforme plus aux exigences applicables du présent règlement ou des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, la Commission demande, sur la base d'une recommandation de l'Agence, à l'État membre responsable de la supervision de cette personne d'engager une action correctrice et de prendre des mesures de sauvegarde appropriées, y compris la limitation ou la suspension du certificat. La Commission adopte des actes d'exécution contenant cette décision. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 127, paragraphe 2. Pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées liées à la sécurité aérienne, la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables en conformité avec la procédure visée à l'article 127, paragraphe 4.

À compter de la date à laquelle cet acte d'exécution prend effet, le certificat ou la déclaration concerné, par dérogation au paragraphe 1, cesse d'être valable et reconnu dans tous les États membres.

3. Lorsque la Commission considère que l'État membre visé au paragraphe 2 du présent article a engagé l'action correctrice et pris les mesures de sauvegarde appropriées, elle décide, sur la base d'une recommandation de l'Agence, que le certificat ou la déclaration concerné est à nouveau valable et reconnu dans tous les États membres, conformément au paragraphe 1 du présent article.

La Commission adopte des actes d'exécution contenant cette décision. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure consultative visée à l'article 127, paragraphe 2. Pour des raisons d'urgence impérieuses dûment justifiées liées à la sécurité aérienne, la Commission adopte des actes d'exécution immédiatement applicables en conformité avec la procédure visée à l'article 127, paragraphe 4.

4. Le présent article s'entend sans préjudice du règlement (CE) n° 2111/2005.

▼B

Article 68

Acceptation de la certification par les pays tiers

1. L'Agence et les autorités nationales compétentes peuvent délivrer les certificats prévus dans le présent règlement, ainsi que dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci, sur la base des certificats délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, ou accepter les certificats et autres documents pertinents attestant la conformité avec les règles de l'aviation civile qui ont été délivrés conformément à la législation d'un pays tiers, lorsque cette possibilité est prévue:

a) dans les accords internationaux conclus entre l'Union et un pays tiers en ce qui concerne la reconnaissance des certificats;

b) dans les actes délégués adoptés sur la base du paragraphe 3; ou

c) en l'absence d'accord international et d'acte délégué pertinent visés respectivement aux points a) et b) du présent paragraphe, et sans préjudice de l'article 140, paragraphe 6 du présent règlement, dans un accord concernant la reconnaissance des certificats conclu entre un État membre et un pays tiers avant l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 1592/2002 qui a été notifié à la Commission et aux autres États membres conformément à l'article 9, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 1592/2002 ou à l'article 12, paragraphe 2, point a), du règlement (CE) n° 216/2008.

2. L'Agence est autorisée, aux fins de l'obtention et du maintien de la confiance dans les systèmes réglementaires des pays tiers, à procéder aux évaluations et analyses techniques nécessaires des législations des pays tiers et des autorités de l'aviation étrangères. Pour procéder à ces évaluations et analyses, l'Agence peut conclure des arrangements de travail conformément à l'article 90, paragraphe 2.

3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 128, établissant des règles détaillées concernant l'acceptation des certificats et autres documents attestant la conformité avec les règles de l'aviation civile qui ont été délivrés conformément à la législation d'un pays tiers et garantissant un niveau de sécurité équivalent à celui prévu dans le présent règlement, y compris les conditions et procédures permettant d'obtenir et de maintenir la confiance nécessaire dans les systèmes réglementaires de pays tiers.

Article 69

Entités qualifiées

1. L'Agence et les autorités nationales compétentes peuvent confier leurs tâches liées à la certification et à la supervision en vertu du présent règlement à des entités qualifiées qui ont été accréditées conformément aux actes délégués visés à l'article 62, paragraphe 13, point f), ou aux actes d'exécution visés à l'article 62, paragraphe 14, premier alinéa, point e), comme étant conformes aux critères énoncés à l'annexe VI.

Sans préjudice du paragraphe 4, l'Agence et les autorités nationales compétentes qui ont recours aux entités qualifiées établissent un système pour cette accréditation et pour l'évaluation de la conformité des entités qualifiées avec ces critères, tant au moment de l'accréditation que par la suite de manière continue.

▼B

Une entité qualifiée est accréditée soit individuellement par l'Agence ou par une autorité nationale compétente, soit conjointement par deux autorités nationales compétentes ou plus, ou par l'Agence et une ou plusieurs autorités nationales compétentes.

2. L'Agence ou l'autorité ou les autorités nationales compétentes, selon le cas, modifient, limitent, suspendent ou retirent l'accréditation octroyée à une entité qualifiée lorsque cette entité ne satisfait plus aux critères énoncés à l'annexe VI.

3. L'Agence ou l'autorité ou les autorités nationales compétentes qui accréditent une entité qualifiée peuvent lui accorder le privilège de délivrer, renouveler, modifier, limiter, suspendre et retirer des certificats, ou de recevoir des déclarations, pour le compte de l'Agence ou de l'autorité nationale compétente. Ce privilège est inclus dans le champ de l'accréditation.

4. L'Agence et les autorités nationales compétentes reconnaissent, sans exigences ni évaluation techniques supplémentaires, les accréditations d'entités qualifiées octroyées par l'Agence et par d'autres autorités nationales compétentes conformément au paragraphe 1.

Toutefois, l'Agence et les autorités nationales compétentes ne sont pas tenues d'utiliser tout le champ de l'accréditation octroyé par une autre autorité nationale compétente ou par l'Agence, ni d'utiliser tout le champ des privilèges accordés à cette entité qualifiée par une autre autorité nationale compétente ou par l'Agence conformément au paragraphe 3.

5. L'Agence et les autorités nationales compétentes échangent des informations sur les accréditations octroyées, limitées, suspendues et retirées, y compris sur le champ de l'accréditation et des privilèges accordés. L'Agence rend ces informations accessibles au moyen du répertoire visé à l'article 74.

Article 70

Mesures de sauvegarde

1. Le présent règlement ainsi que les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci n'empêchent pas un État membre de réagir immédiatement face à un problème concernant la sécurité de l'aviation civile, lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) le problème concerne un risque grave pour la sécurité de l'aviation et une action immédiate de la part de cet État membre est requise pour y remédier;

b) il n'est pas possible à l'État membre de traiter de manière adéquate le problème en conformité avec le présent règlement ni avec les actes délégués ou les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

c) l'action engagée est proportionnée à la gravité du problème.

En pareil cas, l'État membre concerné notifie immédiatement à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres, au moyen du répertoire établi en application de l'article 74, les mesures prises, leur durée et les raisons qui les motivent.

▼B

2. Dès que l'Agence reçoit la notification visée au paragraphe 1 du présent article, elle procède, sans retard injustifié, à une évaluation en vue de déterminer si les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article sont remplies. Les résultats de cette évaluation sont consignés par l'Agence dans le répertoire établi au titre de l'article 74.

Lorsque l'Agence considère que ces conditions sont remplies, elle évalue, sans retard injustifié, si elle est en mesure de traiter le problème constaté par l'État membre en prenant les décisions visées à l'article 76, paragraphe 4, premier alinéa, de façon que les mesures prises par l'État membre ne soient plus nécessaires. Lorsque l'Agence considère qu'elle peut traiter le problème de cette manière, elle prend la décision appropriée à cet effet et en informe les États membres au moyen du répertoire établi au titre de l'article 74. Lorsqu'elle considère que le problème ne peut pas être traité de cette manière, elle recommande à la Commission de modifier les actes délégués ou les actes d'exécution adoptés sur la base du présent règlement de la manière qu'elle juge nécessaire du fait de l'application du paragraphe 1 du présent article.

Lorsque l'Agence considère que ces conditions ne sont pas remplies, elle adresse, sans retard injustifié, une recommandation à la Commission concernant le résultat de cette évaluation. L'Agence consigne cette recommandation dans le répertoire établi au titre de l'article 74.

3. La Commission évalue, compte tenu de la recommandation de l'Agence visée au paragraphe 2, troisième alinéa, si les conditions énoncées au paragraphe 1 sont remplies.

4. Lorsqu'elle considère que ces conditions ne sont pas remplies ou qu'elle s'écarte de l'évaluation effectuée par l'Agence, la Commission adopte, sans retard injustifié, des actes d'exécution contenant sa décision et énonçant ses conclusions à cet effet. Ces actes d'exécution sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* et sont consignés par l'Agence dans le répertoire établi au titre de l'article 74.

Sur notification d'un acte d'exécution confirmant que ces conditions ne sont pas remplies, l'État membre concerné met immédiatement fin à la mesure prise conformément au paragraphe 1.

Article 71

Mesures dérogatoires

1. Les États membres peuvent accorder à toute personne physique ou morale soumise au présent règlement des dérogations aux exigences qui lui sont applicables en vertu du chapitre III, autres que les exigences essentielles fixées dans ledit chapitre, ou en vertu des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base dudit chapitre, en cas de circonstances imprévisibles urgentes touchant ces personnes ou de besoins opérationnels urgents de ces personnes, lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies:

a) il n'est pas possible d'agir de manière adéquate face à ces circonstances ou besoins en conformité avec les exigences applicables;

b) la sécurité, la protection de l'environnement et la conformité avec les exigences essentielles applicables sont garantis, si nécessaire par l'application de mesures d'atténuation;

▼B

c) l'État membre a atténué toute distorsion possible des conditions du marché liée à l'octroi de la dérogation; et

d) la dérogation est d'une portée et d'une durée limitées au strict nécessaire et est appliquée d'une manière non discriminatoire.

En pareil cas, l'État membre concerné notifie immédiatement à la Commission, à l'Agence et aux autres États membres, au moyen du répertoire établi au titre de l'article 74, la dérogation accordée, sa durée, les raisons qui la motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées.

2. Lorsque la dérogation visée au paragraphe 1 du présent article a été accordée pour une durée qui dépasse huit mois consécutifs ou lorsqu'un État membre a accordé la même dérogation à plusieurs reprises et que sa durée totale dépasse huit mois, l'Agence procède à une évaluation en vue de déterminer si les conditions énoncées au paragraphe 1 du présent article sont remplies et adresse, dans les trois mois qui suivent la date de réception de la dernière notification visée audit paragraphe 1 du présent article, une recommandation à la Commission sur la base du résultat de cette évaluation. L'Agence consigne cette recommandation dans le répertoire établi au titre de l'article 74.

En pareil cas, la Commission évalue, compte tenu de cette recommandation, si ces conditions sont remplies. Lorsqu'elle considère que ces conditions ne sont pas remplies ou qu'elle s'écarte du résultat de l'évaluation effectuée par l'Agence, la Commission adopte, dans les trois mois à compter de la date de réception de cette recommandation, un acte d'exécution contenant sa décision à cet effet. Ces actes d'exécution sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* et consigné par l'Agence dans le répertoire établi au titre de l'article 74.

Sur notification d'un acte d'exécution confirmant que ces conditions ne sont pas remplies, l'État membre concerné retire immédiatement la dérogation accordée en vertu du paragraphe 1 du présent article.

3. Lorsqu'un État membre considère que la conformité avec les exigences essentielles applicables énoncées dans les annexes peut être démontrée par d'autres moyens que ceux prévus dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base du présent règlement, et que ces moyens présentent des avantages significatifs en termes de sécurité de l'aviation civile ou d'efficacité pour les personnes soumises au présent règlement ou pour les autorités concernées, il peut soumettre à la Commission et à l'Agence, au moyen du répertoire établi au titre de l'article 74, une demande motivée de modification de l'acte délégué ou de l'acte d'exécution concerné de façon à permettre l'utilisation de ces autres moyens.

En pareil cas, l'Agence adresse, sans retard injustifié, une recommandation à la Commission sur la question de savoir si la demande de l'État membre remplit les conditions énoncées au premier alinéa. Lorsque cela est nécessaire du fait de l'application du présent paragraphe, la Commission envisage, sans retard et compte tenu de cette recommandation, de modifier l'acte délégué ou l'acte d'exécution concerné.

▼B

Article 72

Collecte, échange et analyse d'informations

1. La Commission, l'Agence et les autorités compétentes nationales échangent toutes les informations dont elles disposent dans le contexte de l'application du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, et qui présentent un intérêt pour les autres parties aux fins de l'exécution des tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement. Les autorités compétentes des États membres chargées d'enquêter sur des accidents et incidents dans l'aviation civile, ou d'analyser des événements, sont également habilitées à accéder à ces informations aux fins de l'exécution de leurs tâches. Ces informations peuvent également être diffusées auprès des parties intéressées conformément aux actes d'exécution visés au paragraphe 5.

2. Sans préjudice des règlements (UE) n° 996/2010 et (UE) n° 376/2014, l'Agence coordonne au niveau de l'Union la collecte, l'échange et l'analyse d'informations sur les questions relevant du champ d'application du présent règlement, notamment les données de vol opérationnelles. À cet effet, l'Agence peut conclure, avec des personnes physiques et morales soumises au présent règlement ou avec des associations de telles personnes, des arrangements relatifs à la collecte, à l'échange et à l'analyse d'informations. Lorsqu'elle collecte, échange et analyse les informations et qu'elle conclut de tels arrangements et y donne effet, l'Agence limite autant que possible la charge administrative pesant sur les personnes concernées et assure une protection adéquate des informations, y compris des éventuelles données à caractère personnel qu'elles contiennent, conformément au paragraphe 6 du présent article, à l'article 73, paragraphe 1, et aux articles 123 et 132 du présent règlement.

3. Sur demande, l'Agence assiste la Commission dans la gestion du répertoire central européen visé à l'article 8 du règlement (UE) n° 376/2014.

4. Sur demande de la Commission, l'Agence analyse les questions urgentes ou importantes relevant du champ d'application du présent règlement. Le cas échéant, les autorités nationales compétentes coopèrent avec l'Agence aux fins de ces analyses.

5. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées relatives à l'échange d'informations visé au paragraphe 1 du présent article entre la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes et à la diffusion de ces informations auprès des parties intéressées. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

Les règles détaillées visées au premier alinéa du présent paragraphe tiennent compte de la nécessité:

a) de fournir aux personnes physiques et morales soumises au présent règlement les informations dont elles ont besoin pour se conformer aux objectifs énoncés à l'article 1er et contribuer à leur réalisation;

▼B

b) de limiter la diffusion et l'utilisation des informations au strict nécessaire pour la réalisation des objectifs énoncés à l'article 1er;

c) d'empêcher la mise à disposition ou l'utilisation des informations en vue de déterminer des fautes ou des responsabilités, sans préjudice des dispositions de droit pénal national applicables.

6. La Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes, ainsi que les personnes physiques et morales et les associations de ces personnes visées au paragraphe 2 du présent article, prennent, conformément au droit de l'Union et à la législation nationale, les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité appropriée des informations qu'elles reçoivent en application du présent article. Le présent paragraphe est sans préjudice des exigences de confidentialité plus strictes prévues par les règlements (UE) no 996/2010, (UE) no 376/2014 ou d'autres dispositions législatives de l'Union.

7. Afin d'informer le grand public du niveau global de sécurité de l'aviation civile dans l'Union, l'Agence publie chaque année, et en cas de circonstances particulières, un rapport sur la sécurité. Ce rapport contient une analyse de la situation générale en matière de sécurité dans une formulation simple et facile à comprendre, et indique si des risques accrus existent pour la sécurité.

Article 73

Protection des sources d'information

1. Lorsque les informations visées à l'article 72, paragraphes 1 et 2, ont été communiquées à une autorité nationale compétente, la source de ces informations est protégée conformément au droit de l'Union et au droit national applicables en matière de protection de la source d'information concernant la sécurité de l'aviation civile. Lorsque ces informations sont communiquées par une personne physique à la Commission ou à l'Agence, la source de ces informations n'est pas révélée et les coordonnées personnelles de cette source ne sont pas consignées avec les informations fournies.

2. Sans préjudice des dispositions de droit pénal national applicables, les États membres s'abstiennent d'intenter des actions en justice concernant des infractions à la loi commises de manière non préméditée ou par inadvertance, dont ils auraient connaissance uniquement parce que les informations concernant ces infractions leur ont été communiquées en application du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

Le premier alinéa ne s'applique pas en cas de faute intentionnelle ou en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement patent à la responsabilité professionnelle consistant à prendre les mesures qui s'imposent d'elles-mêmes en pareille circonstance, d'où résulte un dommage prévisible à une personne ou un bien, ou qui compromet gravement le niveau de sécurité de l'aviation civile.

3. Les États membres peuvent maintenir ou adopter des mesures visant à renforcer la protection des sources d'information visées au paragraphe 1.

4. Les employés et les personnels sous contrat qui fournissent des informations en application du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci ne subissent, en relation avec les informations fournies, aucun préjudice de la part de leurs employeurs ou de l'organisme auquel ils fournissent des services.

▼B

Le premier alinéa ne s'applique pas en cas de faute intentionnelle ou en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement patent à la responsabilité professionnelle consistant à prendre les mesures qui s'imposent d'elles-mêmes en pareille circonstance, d'où résulte un dommage prévisible à une personne ou un bien, ou qui compromet gravement la sécurité de l'aviation civile.

5. Le présent article n'empêche pas la Commission, l'Agence et les États membres d'entreprendre toute action nécessaire pour maintenir ou améliorer la sécurité de l'aviation civile.

6. Le présent article ne porte pas atteinte aux règles relatives à la protection de la source d'information énoncées dans les règlements (UE) n° 996/2010 et (UE) n° 376/2014.

Article 74

Répertoire d'informations

1. L'Agence, en coopération avec la Commission et les autorités nationales compétentes, établit et gère un répertoire d'informations nécessaires pour garantir une coopération efficace entre l'Agence et les autorités nationales compétentes concernant l'exécution de leurs tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application en vertu du présent règlement.

Ce répertoire comprend des informations concernant:

a) les certificats délivrés et les déclarations reçues par l'Agence et par les autorités nationales compétentes conformément au chapitre III et aux articles 64, 65 ainsi que 77 à 82;

b) les certificats délivrés et les déclarations reçues par les entités qualifiées pour le compte de l'Agence et des autorités nationales compétentes conformément à l'article 69, paragraphe 3;

c) les accréditations accordées par l'Agence et par les autorités nationales compétentes aux entités qualifiées conformément à l'article 69, y compris les informations sur le champ de l'accréditation et des privilèges octroyés;

d) les mesures prises par les États membres en vertu de l'article 2, paragraphes 6 et 7, ainsi que les décisions correspondantes de la Commission;

e) les décisions des États membres prises en vertu de l'article 2, paragraphe 8;

f) les décisions des États membres prises en vertu de l'article 41, paragraphe 5;

g) la réattribution par les États membres, à l'Agence ou à un autre État membre, de la responsabilité des tâches conformément aux articles 64 et 65, y compris des précisions sur les tâches réattribuées;

h) les décisions de la Commission prises conformément à l'article 67;

i) les notifications des autorités nationales compétentes concernant les régimes individuels de spécification de temps de vol soumis à l'Agence sur la base des actes délégués adoptés conformément à l'article 32, paragraphe 1, point b), et des avis correspondants de l'Agence émis conformément à l'article 76, paragraphe 7;

▼B

j) les notifications des États membres concernant les mesures prises pour réagir immédiatement à un problème lié à la sécurité de l'aviation civile et concernant l'octroi de dérogations, ainsi que les recommandations de l'Agence et les décisions de la Commission correspondantes, en vertu de l'article 70, paragraphe 1, et de l'article 71, paragraphe 1;

k) les demandes d'États membres concernant d'autres moyens de mise en conformité avec les exigences essentielles, et les recommandations correspondantes de l'Agence en vertu de l'article 71, paragraphe 3;

l) les notifications de l'Agence et les décisions correspondantes de la Commission en vertu de l'article 76, paragraphe 4;

m) les informations qui sont à la disposition des autorités nationales compétentes et qui ont trait aux activités des aéronefs participant à des activités autres que le transport aérien commercial;

n) les informations visées à l'article 90, paragraphe 4, relatives à la mise en œuvre des ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄;

o) les décisions des États membres et de la Commission notifiées en application de l'article 62, paragraphe 5, y compris des informations sur les tâches qui sont exécutées conjointement;

p) les dérogations accordées par les États membres en application de l'article 41, paragraphe 6, ainsi que les décisions correspondantes de la Commission;

q) les mesures de l'Agence concernant les vols au-dessus des zones de conflits appliquées conformément à l'article 88, paragraphe 3;

r) d'autres informations qui peuvent être nécessaires pour garantir une coopération efficace entre l'Agence et les autorités nationales compétentes concernant l'exécution de leurs tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application en vertu du présent règlement.

2. Les autorités nationales compétentes, les examinateurs aéromédicaux et les centres aéromédicaux échangent également au moyen du répertoire des informations concernant l'aptitude médicale des pilotes. Toutes les informations revêtant un caractère personnel, notamment les données relatives à la santé, sont limitées au strict nécessaire pour assurer la certification et la supervision efficaces des pilotes conformément à l'article 21.

3. Toutes les données à caractère personnel, notamment les données relatives à la santé, enregistrées dans le répertoire sont stockées pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles ont été recueillies ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement.

4. Les États membres et l'Agence veillent à ce que les personnes dont les données à caractère personnel sont traitées dans le répertoire soient informées préalablement à ce traitement.

5. Les États membres et l'Agence peuvent limiter les droits des personnes concernées à l'accès, la rectification et la suppression des données à caractère personnel les concernant enregistrées dans le répertoire dans la mesure strictement nécessaire pour sauvegarder la sécurité de l'aviation civile, conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2016/679 et à l'article 20 du règlement (CE) n° 45/2001.

▼B

6. Sans préjudice du paragraphe 7, la Commission, l'Agence, les autorités nationales compétentes et toute autorité compétente des États membres chargée d'enquêter sur les accidents et incidents dans l'aviation civile disposent d'un accès sécurisé en ligne, aux fins de l'exécution de leurs tâches, à toutes les informations consignées dans le répertoire.

Au besoin, la Commission et l'Agence peuvent diffuser auprès de parties intéressées, ou rendre publiques, certaines informations consignées dans le répertoire autres que celles visées au paragraphe 2.

L'Agence rend, en tout état de cause, publiques les informations concernant:

a) les certificats délivrés et les déclarations reçues conformément à l'article 2, paragraphe 4;

b) les décisions de la Commission ou d'un État membre qui lui ont été notifiées en vertu de l'article 2, paragraphes 6 et 7;

c) les décisions d'un État membre qui lui ont été notifiées en vertu de l'article 2, paragraphe 11, deuxième alinéa.

7. Les informations consignées dans le répertoire sont protégées, par des outils et protocoles appropriés, contre l'accès non autorisé. L'accès aux informations visées au paragraphe 2 et leur divulgation sont limités aux personnes chargées de la certification et de la supervision de l'aptitude médicale des pilotes, aux fins de l'exécution des tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement. Un accès limité à ces informations peut également être accordé à d'autres personnes autorisées aux fins du bon fonctionnement du répertoire, en particulier sa maintenance technique. Les personnes autorisées à accéder aux informations contenant des données à caractère personnel reçoivent au préalable une formation concernant la législation applicable relative à la protection de ces données et les sauvegardes y afférentes.

8. La Commission adopte les actes d'exécution établissant les règles nécessaires pour le fonctionnement et la gestion du répertoire et les exigences détaillées concernant:

a) les aspects techniques de la mise en place et de la maintenance du répertoire;

b) la classification des informations à transmettre par la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes en vue de leur consignation dans le répertoire, y compris la forme et les modalités de transmission de ces informations;

c) les mises à jour régulières et normalisées des informations stockées dans le répertoire;

d) les modalités relatives à la diffusion et à la publication de certaines informations consignées dans le répertoire conformément au paragraphe 6 du présent article;

e) la classification des informations concernant l'aptitude médicale des pilotes qui doivent être communiquées par les autorités nationales compétentes, les examinateurs aéromédicaux et les centres aéromédicaux, en vue de leur consignation dans le répertoire, y compris la forme et les modalités de la transmission de ces informations;

▼B

f) les modalités relatives à la protection des informations consignées dans le répertoire contre les accès non autorisés, la restriction de l'accès aux informations et la protection des données à caractère personnel consignées dans le répertoire, conformément au droit de l'Union applicable dans le domaine de la protection des données à caractère personnel, en particulier contre la destruction, la perte, l'altération ou la divulgation accidentelle ou illégale;

g) la période de stockage maximale admissible en ce qui concerne les données à caractère personnel consignées dans le répertoire, y compris les informations concernant l'aptitude médicale des pilotes qui constituent des données à caractère personnel;

h) les conditions détaillées conformément auxquelles les États membres et l'Agence peuvent limiter, pour les personnes concernées par les données, les droits d'accès, de rectification et de suppression des données à caractère personnel consignées dans le répertoire, aux fins du paragraphe 5 du présent article.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

CHAPITRE V

AGENCE DE L'UNION EUROPÉENNE POUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

SECTION I

Tâches

Article 75

Création et fonctions de l'Agence

1. Une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne est créée.

2. Afin de garantir le bon fonctionnement et le bon développement de l'aviation civile dans l'Union conformément aux objectifs énoncés à l'article 1er, l'Agence:

a) effectue toute tâche et formule des avis sur toutes les questions couvertes par le présent règlement;

b) assiste la Commission en préparant les mesures à prendre au titre du présent règlement. Lorsque ces mesures comprennent des prescriptions techniques, la Commission ne peut modifier leur contenu sans coordination préalable avec l'Agence;

c) apporte à la Commission le soutien technique, scientifique et administratif nécessaire à l'accomplissement de ses missions;

d) prend les mesures nécessaires dans les limites des pouvoirs qui lui sont conférés par le présent règlement ou un autre acte de l'Union;

e) effectue les inspections, les autres activités de suivi et les enquêtes nécessaires à l'accomplissement de ses tâches en vertu du présent règlement, ou à la demande de la Commission;

▼B

f) exécute, dans son domaine de compétence, pour le compte des États membres, les fonctions et les tâches qui incombent à ces derniers au titre des conventions internationales applicables, et notamment la convention de Chicago;

g) assiste les autorités nationales compétentes dans l'exécution de leurs tâches, notamment par la mise en place d'un forum pour les échanges d'informations et d'expertise;

h) contribue, pour les aspects régis par le présent règlement, et sur demande de la Commission, à mettre en place des indicateurs de performance, à les relever et à consigner et analyser les résultats, lorsque le droit de l'Union prévoit des systèmes de performance en relation avec l'aviation civile;

i) promeut au niveau international les normes et règles de l'Union concernant l'aviation, en établissant une coopération appropriée avec les autorités compétentes des pays tiers et les organisations internationales;

j) coopère avec d'autres institutions, organes et organismes de l'Union dans les domaines où leurs activités touchent à des aspects techniques de l'aviation civile.

Article 76

Mesures adoptées par l'Agence

1. L'Agence, sur demande, assiste la Commission dans l'élaboration de propositions de modifications du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution qui doivent être adoptés sur la base du présent règlement, conformément aux principes énoncés à l'article 4. Les documents que l'Agence soumet à la Commission à ces fins revêtent la forme d'avis.

2. L'Agence émet des recommandations à l'intention de la Commission en ce qui concerne l'application des articles 70 et 71.

3. L'Agence, conformément à l'article 115 ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution applicables adoptés sur la base du présent règlement, publie des spécifications de certification et d'autres spécifications détaillées, des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation pour l'application du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci.

4. L'Agence prend les décisions requises pour l'application du paragraphe 6 du présent article, des articles 77 à 83, 85 et 126 et lorsque des tâches lui ont été attribuées en vertu des articles 64 et 65.

L'Agence peut accorder des dérogations à toute personne physique ou morale à laquelle elle a délivré un certificat dans les situations et sous les conditions énoncées à l'article 71, paragraphe 1.

En pareil cas, l'Agence notifie immédiatement à la Commission et aux États membres, au moyen du répertoire établi en application de l'article 74, les dérogations accordées, les raisons qui les motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées.

▼B

Lorsqu'une dérogation a été accordée pour une durée qui excède huit mois consécutifs ou lorsque l'Agence a accordé la même dérogation à plusieurs reprises, pour une durée totale excédant huit mois, la Commission évalue si les conditions énoncées à l'article 71, paragraphe 1, sont remplies. Lorsqu'elle juge que tel n'est pas le cas, la Commission adopte des actes d'exécution contenant sa décision à cet effet. Ces actes d'exécution sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* et consignés par l'Agence dans le répertoire établi au titre de l'article 74.

L'Agence retire immédiatement la dérogation octroyée dès la notification de cet acte d'exécution.

5. L'Agence publie des rapports sur les inspections et les autres activités de suivi menées en vertu de l'article 85.

6. L'Agence réagit sans retard injustifié en cas de problème de sécurité urgent relevant du champ d'application du présent règlement:

a) en déterminant l'action correctrice à engager par les personnes physiques et morales à l'égard desquelles elle fait fonction d'autorité compétente et en communiquant les informations pertinentes à ces personnes, y compris des directives ou des recommandations, lorsque cela est nécessaire pour garantir la réalisation des objectifs énoncés à l'article 1er; l'Agence peut aussi publier des bulletins de sécurité, contenant des informations ou des recommandations non contraignantes adressées aux autres personnes physiques et morales participant à des activités dans le domaine de l'aviation;

b) en déterminant les objectifs de sécurité à atteindre et en recommandant l'action correctrice à engager par les autorités nationales compétentes ainsi qu'en communiquant les informations pertinentes à ces autorités, lorsque cela est nécessaire pour garantir la réalisation des objectifs énoncés à l'article 1er.

En ce qui concerne le point b), les autorités nationales compétentes informent sans retard injustifié l'Agence des mesures prises pour atteindre les objectifs de sécurité qu'elle a déterminés. En outre, lorsque le problème touche plus d'un État membre, les autorités nationales compétentes concernées coopèrent avec l'Agence pour que les mesures nécessaires à la réalisation de ces objectifs de sécurité soient prises de manière coordonnée.

7. L'Agence émet des avis sur les régimes individuels de spécification de temps de vol proposés par les États membres en application des actes délégués adoptés conformément à l'article 32, paragraphe 1, point b), qui s'écartent des spécifications de certification adoptées par l'Agence.

Article 77

Certification en matière de navigabilité et d'environnement

1. En ce qui concerne les produits, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs sans équipage à bord, visés à l'article 2, paragraphe 1, points a) et b) i), l'Agence exécute pour le compte des États membres, le cas échéant et comme spécifié dans la convention de Chicago ou dans ses annexes, les fonctions et les tâches qui sont celles de l'État de conception, de fabrication ou d'immatriculation lorsqu'elles se rapportent à la certification de la conception et aux informations obligatoires sur le maintien de la navigabilité. À cette fin, elle doit en particulier:

▼B

a) pour chaque conception d'un produit et d'un équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord pour lequel un certificat de type, un certificat de type restreint, une modification de certificat de type ou de certificat de type restreint, y compris un certificat de type supplémentaire, une approbation de conception de réparation ou une approbation des données d'adéquation opérationnelle a été demandé conformément à l'article 11 ou à l'article 56, paragraphe 1, établir et notifier au demandeur la base de certification;

b) pour chaque conception d'une pièce ou d'un équipement non fixe pour lequel un certificat a été demandé conformément aux articles 12, 13 ou 56, paragraphe 1, respectivement, établir et notifier au demandeur la base de certification;

c) pour les aéronefs pour lesquels un permis de vol a été demandé conformément à l'article 18, paragraphe 2, premier alinéa, point b), ou à l'article 56, paragraphe 1, délivrer l'approbation des conditions de vol associées liées à la conception;

d) établir et mettre à disposition les spécifications de navigabilité et de compatibilité environnementale applicables à la conception des produits, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance des aéronefs sans équipage à bord qui font l'objet d'une déclaration conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a), ou à l'article 56, paragraphe 5;

e) être responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne les certificats de type, les certificats de type restreints, les certificats de modifications, y compris les certificats de type supplémentaires, les approbations de conceptions de réparation et les approbations des données d'adéquation opérationnelle pour la conception de produits conformément à l'article 11, à l'article 18, paragraphe 1, point b), ou à l'article 56, paragraphe 1;

f) être responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne les certificats pour la conception de pièces, les équipements non fixes et les équipements de contrôle à distance d'aéronefs sans équipage à bord conformément aux articles 12 et 13 et à l'article 56, paragraphe 1;

g) délivrer les fiches de données environnementales appropriées sur la conception des produits qu'elle certifie conformément à l'article 11 et à l'article 56, paragraphe 1;

h) garantir le maintien des fonctions de navigabilité associées à la conception des produits, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs sans équipage à bord qu'elle a certifiés et à l'égard desquels elle assure une supervision, notamment en réagissant sans retard injustifié face à un problème de sécurité ou de sûreté et en émettant et diffusant les informations obligatoires pertinentes.

2. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne:

a) l'agrément des organismes responsables de la conception des produits, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs sans équipage à bord et les déclarations faites par ces organismes, conformément à l'article 15, paragraphe 1, à l'article 19, paragraphe 1, point g), et à l'article 56, paragraphes 1 et 5;

▼B

b) les agréments des organismes responsables de la production, de la maintenance et de la gestion du maintien de la navigabilité des produits, pièces, équipements non fixes et équipements de contrôle à distance d'aéronefs sans équipage à bord, ainsi que des organismes intervenant dans la formation du personnel responsable de la remise en service après maintenance d'un produit, d'une pièce, d'un équipement non fixe ou d'un équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord, et les déclarations faites par ces organismes, conformément à l'article 15, à l'article 19, paragraphe 1, point g), et à l'article 56, paragraphes 1 et 5, lorsque ces organismes ont leur principal établissement en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago.

3. L'Agence est responsable des tâches liées à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, eu égard aux déclarations faites par des organismes conformément à l'article 18, paragraphe 1, point a), et à l'article 56, paragraphe 5, et concernant la conformité de la conception d'un produit, d'une pièce, d'un équipement non fixe ou d'un équipement de contrôle à distance d'un aéronef sans équipage à bord avec les spécifications techniques détaillées.

Article 78

Certification du personnel navigant

1. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne les agréments des organismes de formation des pilotes, des organismes de formation des membres d'équipage de cabine et des centres aéromédicaux visés à l'article 24 et à l'article 56, paragraphes 1 et 5, et les déclarations faites par ces organismes et centres, lorsqu'ils ont leur principal établissement en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en application de la convention de Chicago.

2. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, eu égard aux certificats et déclarations pour des simulateurs d'entraînement au vol conformément à l'article 25 et à l'article 56, paragraphes 1 et 5, dans chacun des cas suivants:

a) le dispositif est exploité par un organisme dont le principal établissement se situe en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago;

b) le dispositif est situé en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago.

Article 79

Certification des équipements d'aérodrome liés à la sécurité

En ce qui concerne les équipements d'aérodrome liés à la sécurité visés à l'article 35, l'Agence:

a) établit et notifie au demandeur les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome liés la sécurité qui font l'objet d'une certification conformément à l'article 35;

b) établit et met à disposition les spécifications détaillées applicables aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité qui font l'objet d'une déclaration conformément à l'article 35;

▼B

c) est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne les certificats et déclarations relatifs aux équipements d'aérodrome liés à la sécurité conformément à l'article 35.

Article 80

Services GTA/SNA

1. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne:

a) les certificats des prestataires de GTA/SNA visés à l'article 41, lorsque ces prestataires ont leur principal établissement situé en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago et qu'ils sont responsables de la prestation de services GTA/SNA dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire auquel les traités s'appliquent;

b) les certificats des prestataires de GTA/SNA visés à l'article 41, lorsque ces prestataires assurent des services GTA/SNA paneuropéens;

c) les certificats des organismes visés à l'article 42 et les déclarations faites par ceux-ci, lorsqu'ils interviennent dans la conception, la production ou la maintenance de systèmes GTA/SNA et de composants GTA/SNA, y compris lorsqu'ils contribuent à la mise en œuvre du projet de recherche et de développement sur la gestion du trafic aérien dans le ciel unique européen (SESAR), utilisés pour la prestation des services visés au point b) du présent paragraphe;

d) les déclarations faites par les prestataires de GTA/SNA auxquels l'Agence a délivré un certificat conformément aux points a) et b) du présent paragraphe, en ce qui concerne les systèmes GTA/SNA et les composants GTA/SNA qui sont mis en service par ces prestataires conformément à l'article 45, paragraphe 1.

2. En ce qui concerne les systèmes GTA/SNA et les composants GTA/SNA visés à l'article 45, y compris lorsqu'ils contribuent à la mise en œuvre du projet SESAR, l'Agence, lorsque les actes délégués visés à l'article 47 le prévoient:

a) établit et notifie au demandeur les spécifications détaillées applicables aux systèmes GTA/SNA et aux composants GTA/SNA qui sont soumis à certification conformément à l'article 45, paragraphe 2;

b) établit et met à disposition les spécifications détaillées applicables aux systèmes GTA/SNA et aux composants GTA/SNA qui font l'objet d'une déclaration conformément à l'article 45, paragraphe 2;

c) est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne les certificats et déclarations relatifs aux systèmes GTA/SNA et aux composants GTA/SNA conformément à l'article 45, paragraphe 2.

▼B

Article 81

Certification des organismes de formation des contrôleurs de la circulation aérienne

L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne les certificats des organismes de formation de contrôleurs de la circulation aérienne visés à l'article 51, lorsque ces organismes ont leur principal établissement en dehors des territoires relevant de la responsabilité des États membres en vertu de la convention de Chicago, et, le cas échéant, de leur personnel.

Article 82

Supervision des exploitants d'aéronefs de pays tiers et de la sécurité internationale

1. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne les autorisations et les déclarations relatives à l'exploitation d'aéronefs et aux exploitants d'aéronefs visés à l'article 60 sauf si un État membre assure les fonctions et exécute les missions de l'État de l'exploitant à l'égard des exploitants d'aéronefs concernés.

2. L'Agence est responsable des tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2, en ce qui concerne les autorisations relatives aux aéronefs et aux pilotes visées à l'article 61, paragraphe 1, point a).

3. L'Agence, sur demande, assiste la Commission dans la mise en œuvre du règlement (CE) n° 2111/2005 en effectuant toutes les évaluations de sécurité nécessaires, y compris les inspections sur place, des exploitants de pays tiers et des autorités chargées de leur supervision. Elle communique à la Commission les résultats de ces évaluations, accompagnés de recommandations appropriées.

Article 83

Enquêtes menées par l'Agence

1. L'Agence mène, soit elle-même, soit par l'intermédiaire des autorités nationales compétentes ou d'entités qualifiées, les enquêtes nécessaires pour l'exécution de ses tâches liées à la certification, à la supervision et au contrôle de l'application conformément à l'article 62, paragraphe 2.

2. Aux fins de la conduite des enquêtes visées au paragraphe 1, l'Agence est habilitée à:

a) demander aux personnes physiques ou morales auxquelles elle a délivré un certificat ou qui lui ont fait une déclaration, de communiquer à l'Agence toutes les informations nécessaires;

b) demander à ces personnes de fournir des explications orales sur tout fait, document, objet, procédure ou autre point pertinent pour déterminer si elles satisfont au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

▼B

c) accéder aux locaux, terrains et moyens de transport concernés de ces personnes;

d) examiner, copier ou consigner des extraits de tout document, registre ou donnée pertinent détenu par ces personnes ou auquel elles ont accès, quel que soit le support sur lequel les informations en question sont stockées.

L'Agence est également, lorsque cela est nécessaire pour déterminer si une personne à laquelle elle a délivré un certificat, ou qui lui a fait une déclaration, satisfait au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, habilitée à exercer les pouvoirs énoncés au premier alinéa en relation avec toute personne physique ou morale dont il peut raisonnablement être attendu qu'elle possède ou ait accès aux informations pertinentes à ce propos. Les pouvoirs prévus au présent paragraphe sont exercés en conformité avec le droit national de l'État membre ou du pays tiers dans lequel l'enquête a lieu, compte dûment tenu des droits et des intérêts légitimes des personnes concernées et en conformité avec le principe de proportionnalité.

Lorsque la législation nationale applicable impose une autorisation préalable de l'autorité judiciaire ou administrative de l'État membre ou du pays tiers concerné avant de pénétrer dans les locaux, terrains et moyens de transport concernés tels que visés au premier alinéa, point c), ces pouvoirs sont exercés seulement après obtention de cette autorisation préalable.

3. L'Agence veille à ce que les membres de son personnel et, le cas échéant, tout autre expert participant à l'enquête, soient suffisamment qualifiés, aient reçu des instructions appropriées et soient dûment autorisés. Ces personnes exercent leurs pouvoirs sur production d'un mandat écrit.

4. Les fonctionnaires des autorités compétentes de l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être menée assistent l'Agence, à sa demande, aux fins de l'enquête. Lorsqu'une telle assistance est requise, l'Agence informe, en temps utile avant l'enquête, l'État membre sur le territoire duquel l'enquête doit être menée en précisant qu'une assistance est requise.

Article 84

Amendes et astreintes

1. La Commission peut, à la demande de l'Agence, imposer à une personne physique ou morale à laquelle l'Agence a délivré un certificat, ou qui lui a fait une déclaration, conformément au présent règlement, l'une ou l'autre des sanctions suivantes, ou les deux:

a) une amende, lorsque cette personne a enfreint, volontairement ou par négligence, une des dispositions du présent règlement ou des actes délégués ou actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

b) le paiement d'une astreinte lorsque cette personne continue d'enfreindre une de ces dispositions, afin de la contraindre à se conformer à ces dispositions.

▼B

2. Les amendes et astreintes visées au paragraphe 1 sont effectives, proportionnées et dissuasives. Elles tiennent compte de la gravité du cas, et en particulier de la mesure dans laquelle la sécurité ou la protection de l'environnement se trouve compromise, de l'activité à laquelle l'infraction se rapporte et de la capacité économique de la personne physique ou morale concernée.

Le montant des amendes n'est pas supérieur à 4 % du revenu ou du chiffre d'affaires annuel de la personne physique ou morale concernée. Le montant de l'astreinte n'est pas supérieur à 2,5 % du revenu ou du chiffre d'affaires journalier moyen de la personne physique ou morale concernée.

3. La Commission impose des amendes et des astreintes en application du paragraphe 1 lorsque toutes les autres mesures prévues dans le présent règlement et dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci pour ces infractions sont inadéquates ou disproportionnées.

4. En ce qui concerne l'imposition d'amendes et d'astreintes conformément au présent article, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 128, fixant:

a) les critères détaillés et une méthodologie de fixation du montant de l'amende ou de l'astreinte;

b) des règles détaillées applicables aux enquêtes, aux mesures connexes et au régime de notification, ainsi qu'à la procédure de décision, y compris les dispositions en matière de droit de la défense, d'accès aux dossiers, de représentation juridique, de confidentialité et de dispositions temporaires, et

c) les procédures pour la perception des amendes et des astreintes.

5. La Cour de justice statue avec compétence de pleine juridiction sur les recours formés contre les décisions de la Commission prises en vertu du paragraphe 1. Elle peut supprimer, réduire ou majorer l'amende ou l'astreinte infligée.

6. Les décisions de la Commission prises en vertu du paragraphe 1 ne relèvent pas du droit pénal.

Article 85

Suivi des États membres

1. L'Agence assiste la Commission dans le suivi de l'application par les États membres du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci en menant des inspections et d'autres activités de suivi. Ces inspections et autres activités de suivi visent également à assister les États membres aux fins de l'application uniforme du présent règlement et des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et du partage des bonnes pratiques.

L'Agence fait rapport à la Commission sur les inspections et les autres activités de suivi menées en application du présent paragraphe.

▼B

2. Aux fins de la conduite des inspections et autres activités de suivi visées au paragraphe 1, l'Agence est habilitée à:

a) demander à toute autorité compétente nationale et à toute personne physique et morale soumise au présent règlement de communiquer à l'Agence toutes les informations nécessaires;

b) demander à ces autorités et personnes de fournir des explications orales sur tout fait, document, objet, procédure ou autre point pertinent pour déterminer si un État membre satisfait au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

c) accéder à tous locaux, terrains et moyens de transport concernés de ces autorités et personnes;

d) examiner, copier ou consigner des extraits de tout document, registre ou donnée pertinent détenu par ces autorités ou personnes ou auquel elles ont accès, quel que soit le support sur lequel les informations en question sont stockées.

L'Agence est également, lorsque cela est nécessaire pour déterminer si un État membre satisfait au présent règlement ainsi qu'aux actes délégués et aux actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, habilitée à exercer les pouvoirs énoncés au premier alinéa en relation avec toute personne physique ou morale dont il peut raisonnablement être attendu qu'elle possède ou a accès aux informations pertinentes à ce propos.

Les pouvoirs prévus au présent paragraphe sont exercés en conformité avec le droit national de l'État membre dans lequel l'inspection ou les autres activités de suivi ont lieu, compte dûment tenu des droits et des intérêts légitimes des personnes concernées et en conformité avec le principe de proportionnalité. Lorsque le droit national applicable impose une autorisation préalable de l'autorité judiciaire ou administrative de l'État membre concerné avant de pénétrer dans les locaux, terrains et moyens de transport concernés tels que visés au premier alinéa, point c), ces pouvoirs sont exercés seulement après obtention de cette autorisation préalable.

3. L'Agence veille à ce que les membres de son personnel et, le cas échéant, tout autre expert participant à l'inspection ou à l'autre activité de suivi, soient suffisamment qualifiés et aient reçu des instructions appropriées. En cas d'inspection, ces personnes exercent leurs pouvoirs sur production d'un mandat écrit.

En temps utile avant l'inspection, l'Agence informe l'État membre concerné de l'objet et de la finalité de l'activité, de la date à laquelle elle doit commencer et de l'identité des membres de son personnel et de tout autre expert menant cette activité.

4. L'État membre concerné facilite l'inspection ou l'autre activité de suivi. Il veille à ce que les autorités et les personnes concernées coopèrent avec l'Agence.

Lorsqu'une personne physique ou morale ne coopère pas avec l'Agence, les autorités compétentes de l'État membre concerné apportent à l'Agence l'assistance nécessaire pour lui permettre d'effectuer l'inspection ou une autre activité de suivi.

▼B

5. Lorsqu'une inspection ou une autre activité de suivi conduite conformément au présent article concerne une inspection ou une autre activité de suivi lié à une personne physique ou morale soumise au présent règlement, l'article 83, paragraphes 2, 3 et 4, s'applique.

6. À la demande de l'État membre, les rapports établis par l'Agence en application du paragraphe 1 sont disponibles dans la ou les langues officielles de l'Union de l'État membre où l'inspection a eu lieu.

7. L'Agence publie un résumé des informations concernant l'application par chaque État membre du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci. Ce résumé inclut les informations figurant dans le rapport annuel sur la sécurité visées à l'article 72, paragraphe 7.

8. L'Agence contribue à l'évaluation de l'impact de la mise en œuvre du présent règlement ainsi que des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, sans préjudice de l'évaluation de la Commission au titre de l'article 124, compte tenu des objectifs fixés à l'article 1er.

9. La Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées concernant les méthodes de travail de l'Agence aux fins de l'exécution des tâches prévues dans le présent article. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

Article 86

Recherche et innovation

1. L'Agence assiste la Commission et les États membres dans la détermination des thèmes de recherche essentiels dans le domaine de l'aviation civile afin de contribuer à garantir la cohérence et la coordination entre la recherche et le développement sur fonds publics et les politiques relevant du champ d'application du présent règlement.

2. L'Agence soutient la Commission aux fins de la définition et de l'exécution des programmes-cadres de l'Union pour des activités de recherche et d'innovation et des programmes de travail annuels et pluriannuels pertinents, y compris aux fins des procédures d'évaluation, de l'examen des projets financés et de l'exploitation des résultats des projets de recherche et d'innovation.

L'Agence met en œuvre le volet du programme-cadre pour la recherche et l'innovation consacré à l'aviation civile dans les domaines où la Commission lui a délégué les pouvoirs nécessaires.

3. L'Agence peut mettre sur pied et financer des activités de recherche pour autant qu'elles se limitent strictement à l'amélioration des activités relevant de son domaine de compétence. Les besoins et activités de l'Agence en matière de recherche sont inscrits dans son programme de travail annuel.

4. Les résultats de la recherche financée par l'Agence sont publiés, sauf si les règles applicables en matière de propriété intellectuelle ou les règles de sécurité de l'Agence visées à l'article 123 excluent cette publication.

▼B

5. Outre les tâches énoncées aux paragraphes 1 à 4 du présent article et à l'article 75, l'Agence peut également mener des activités de recherche ad hoc, pour autant que celles-ci soient compatibles avec les tâches et les objectifs de l'Agence aux termes du présent règlement.

Article 87

Protection de l'environnement

1. Les mesures prises par l'Agence en ce qui concerne les émissions et le bruit, aux fins de la certification de la conception de produits conformément à l'article 11, visent à prévenir les effets nocifs significatifs pour le climat, l'environnement et la santé humaine imputables aux produits de l'aviation civile en cause, en prenant dûment en considération les ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, les avantages pour l'environnement, la faisabilité technologique et l'impact économique.

2. La Commission, l'Agence, les autres institutions, organes et organismes de l'Union et les États membres coopèrent, dans leurs domaines de compétence respectifs, sur les questions environnementales, y compris celles visées dans la directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil [1] et dans le règlement (CE) n° 1907/2006 en vue de garantir que les interdépendances entre le climat et la protection de l'environnement, la santé humaine et d'autres domaines, techniques, de l'aviation civile sont prises en compte, en prenant dûment en considération les ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄, les avantages pour l'environnement, la faisabilité technologique et l'impact économique.

3. Lorsqu'elle dispose de l'expertise voulue, l'Agence assiste la Commission aux fins de la définition et de la coordination des politiques et actions de protection de l'environnement dans le secteur de l'aviation civile, en particulier par la réalisation d'études et de simulations ainsi que par des conseils techniques, tout en prenant en compte les interdépendances entre le climat et la protection de l'environnement, la santé humaine et d'autres domaines, techniques, de l'aviation civile.

4. Afin d'informer les parties intéressées et le public, l'Agence publie tous les trois ans au moins un rapport environnemental qui fait un bilan objectif de la situation en matière de protection de l'environnement en relation avec l'aviation civile dans l'Union.

Lorsqu'elle prépare ce rapport, l'Agence se fonde essentiellement sur les informations qui sont déjà à la disposition des institutions et organes de l'Union, ainsi que sur les informations rendues publiques.

L'Agence associe les États membres et consulte les parties prenantes et les organisations concernées dans le cadre de l'élaboration du rapport en question.

Ce rapport contient également des recommandations visant à améliorer le niveau de protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation civile au sein de l'Union.

[1] Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 2003 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (JO L 275 du 25.10.2003, p. 32).

▼B

Article 88

Interdépendances entre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile

1. La Commission, l'Agence et les États membres coopèrent sur les questions de sûreté liées à l'aviation civile, y compris la cybersécurité, lorsqu'il existe des interdépendances entre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

2. Lorsqu'il existe des interdépendances entre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, l'Agence apporte, sur demande, lorsqu'elle possède l'expertise voulue en matière de sécurité, une assistance technique à la Commission aux fins de la mise en œuvre du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil ([1]) et d'autres dispositions applicables de la législation de l'Union.

3. Afin de contribuer à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite lorsqu'il existe des interdépendances entre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, l'Agence réagit si nécessaire, sans retard injustifié, en cas de problème urgent d'intérêt commun pour les États membres qui relève du champ d'application du présent règlement, notamment:

a) en prenant des mesures en vertu de l'article 77, paragraphe 1, point h), afin de pallier les failles dans la conception des aéronefs;

b) en recommandant les mesures correctrices que doivent prendre les autorités nationales compétentes ou les personnes physiques et morales soumises au présent règlement et/ou en diffusant des informations pertinentes auprès desdites autorités et desdites personnes, lorsque le problème concerne l'exploitation des aéronefs, notamment quant aux risques que présentent les zones de conflit pour l'aviation civile.

Avant de prendre les mesures visées au premier alinéa, points a) et b), l'Agence obtient l'accord de la Commission et consulte les États membres. L'Agence fonde ces mesures, dans la mesure du possible, sur les évaluations des risques communs à l'Union et tient compte de la nécessité d'une réaction rapide dans les situations d'urgence.

Article 89

Interdépendances entre la sécurité de l'aviation civile et les facteurs socio-économiques

1. La Commission, l'Agence, les autres institutions, organes et organismes de l'Union et les États membres coopèrent, dans le cadre de leurs domaines de compétence respectifs, afin qu'il soit tenu compte des interdépendances entre la sécurité de l'aviation civile et les facteurs socio-économiques connexes, notamment dans le cadre des procédures réglementaires ainsi que de la supervision et de la mise en œuvre de la notion de culture juste, au sens de l'article 2 du règlement (UE) n° 376/2014, afin de prendre en considération les risques socio-économiques pour la sécurité aérienne.

2. L'Agence consulte les parties prenantes concernées lorsqu'elle aborde la question de ces interdépendances.

([1]) Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

▼B

3. L'Agence publie tous les trois ans un rapport qui dresse un bilan objectif des actions menées et des mesures prises, en particulier celles qui portent sur les interdépendances entre la sécurité de l'aviation civile et les facteurs socio-économiques.

Article 90

Coopération internationale

1. L'Agence assiste, sur demande, la Commission dans sa gestion des relations avec les pays tiers et les organisations internationales qui se rapportent aux questions couvertes par le présent règlement. Cette assistance contribue en particulier à l'harmonisation des règles, à la reconnaissance mutuelle des certificats, dans l'intérêt de l'industrie européenne, et à la promotion des normes de sécurité européennes dans le secteur de l'aviation.

2. L'Agence peut coopérer avec les autorités compétentes des pays tiers et avec les organisations internationales compétentes sur les questions couvertes par le présent règlement. À cet effet, l'Agence peut, après s'être concertée avec la Commission, mettre en place des arrangements de travail avec ces autorités et organisations internationales. Ces arrangements de travail ne créent pas d'obligations juridiques pour l'Union et ses États membres.

3. L'Agence aide les États membres à exercer leurs droits et à s'acquitter de leurs obligations aux termes des conventions internationales dans les domaines couverts par le présent règlement, en particulier leurs droits et obligations découlant de la convention de Chicago.

L'Agence peut faire fonction d'organisation régionale de supervision de la sécurité dans le cadre de l'OACI.

4. En coopération avec la Commission et les États membres, l'Agence intègre et met à jour au besoin les informations ci-après dans le répertoire visé à l'article 74:

a) des informations sur la conformité du présent règlement et des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et des mesures prises par l'Agence en application du présent règlement avec les ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄;

b) d'autres informations liées à la mise en œuvre du présent règlement, communes à tous les États membres et pertinentes pour le contrôle effectué par l'OACI afin de s'assurer que les États membres respectent la convention de Chicago ainsi que les ►C1 normes et pratiques recommandées internationales ◄.

Les États membres utilisent ces informations lorsqu'ils s'acquittent de leurs obligations aux termes de l'article 38 de la convention de Chicago et lorsqu'ils communiquent des informations à l'OACI dans le cadre du programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI.

5. Sans préjudice des dispositions pertinentes du traité, la Commission, l'Agence et les autorités nationales compétentes qui participent aux activités de l'OACI collaborent, dans le cadre d'un réseau d'experts, sur les questions techniques relevant du champ d'application du présent règlement et liées au travail de l'OACI. L'Agence apporte à ce réseau l'appui administratif nécessaire, y compris une aide à la préparation et à l'organisation de ses réunions.

▼B

6. Outre les tâches énoncées aux paragraphes 1 à 5 du présent article et à l'article 75, l'Agence peut également engager une coopération technique ad hoc, et mener des projets de recherche et d'assistance avec des pays tiers et des organisations internationales, pour autant que celles-ci soient compatibles avec les tâches de l'Agence et les objectifs énoncés à l'article 1er.

Article 91

Gestion de crises dans le domaine de l'aviation

1. L'Agence, dans son domaine de compétence, contribue à une réaction en temps utile en cas de crises de l'aviation et à l'atténuation de celles-ci, en coordination avec d'autres parties prenantes concernées.

2. L'Agence participe à la cellule européenne de coordination de l'aviation en cas de crise (CECAC) créée en application de l'article 18 du règlement (UE) no 677/2011 de la Commission ([1]).

Article 92

Formation dans le domaine de l'aviation

1. Afin de promouvoir les bonnes pratiques et l'uniformité de la mise en œuvre du présent règlement et des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci, l'Agence peut, sur demande d'un prestataire de services de formation dans le domaine de l'aviation, évaluer si ce prestataire et ses cours de formation sont en conformité avec les exigences qu'elle a fixées et publiées dans sa publication officielle. Une fois le respect de ces conditions établi, le prestataire est habilité à dispenser les cours de formation approuvés par l'Agence.

2. L'Agence peut dispenser des formations, essentiellement à l'intention de son personnel et de celui des autorités nationales compétentes, mais aussi aux autorités compétentes de pays tiers, aux organisations internationales, aux personnes physiques et morales soumises au présent règlement et à d'autres parties intéressées, soit en utilisant ses propres ressources en matière de formation, soit, si nécessaire, en recourant à des prestataires externes.

▼M3

Article 93

Mise en œuvre du ciel unique européen

L'Agence apporte, lorsqu'elle dispose de l'expertise voulue et sur demande, une assistance technique à la Commission aux fins de la mise en œuvre du ciel unique européen, en particulier:

a) en effectuant des inspections, enquêtes et études techniques;

b) en contribuant, pour les domaines régis par le présent règlement, en coopération avec le conseil d'évaluation des performances visé à l'article 13 du règlement (UE) 2024/2803, à la mise en œuvre d'un système de performance pour les services de navigation aérienne et les fonctions de réseau;

([1]) Règlement (UE) no 677/2011 de la Commission du 7 juillet 2011 établissant les modalités d'exécution des fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (UE) no 691/2010 (JO L 185 du 15.7.2011, p. 1).

▼M3

c) en contribuant à la mise en œuvre du plan directeur européen GTA, y compris le développement et le déploiement du projet SESAR.

▼B

SECTION II

Structure interne

Article 94

Statut juridique, siège et bureaux locaux

1. L'Agence est un organisme de l'Union. Elle a la personnalité juridique.

2. Dans chaque État membre, l'Agence possède la capacité juridique la plus large reconnue aux personnes morales par la législation nationale. Elle peut notamment acquérir et aliéner des biens immobiliers et mobiliers et ester en justice.

3. L'Agence a son siège à Cologne (République fédérale d'Allemagne).

4. L'Agence peut établir des bureaux locaux dans les États membres ou installer du personnel dans les délégations de l'Union auprès des pays tiers, conformément à l'article 104, paragraphe 4.

5. La représentation juridique de l'Agence est assurée par son directeur exécutif.

Article 95

Personnel

1. Le statut des fonctionnaires de l'Union européenne, le régime applicable aux autres agents de l'Union européenne ([1]) et les règles adoptées d'un commun accord par les institutions de l'Union aux fins de l'application dudit statut et dudit régime s'appliquent au personnel de l'Agence.

2. L'Agence peut avoir recours à des experts nationaux détachés ou à d'autres personnes qu'elle n'emploie pas. Le conseil d'administration adopte une décision établissant les règles applicables aux experts nationaux détachés auprès de l'Agence.

Article 96

Privilèges et immunités

Le protocole n° 7 sur les privilèges et immunités de l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, s'applique à l'Agence ainsi qu'à son personnel.

([1]) Règlement (CEE, Euratom, CECA) n° 259/68 du Conseil, du 29 février 1968, fixant le statut des fonctionnaires des Communautés européennes ainsi que le régime applicable aux autres agents de ces Communautés, et instituant des mesures particulières temporairement applicables aux fonctionnaires de la Commission (JO L 56 du 4.3.1968, p. 1).

▼B

Article 97

Responsabilité

1. La responsabilité contractuelle de l'Agence est régie par la législation applicable au contrat en question.

2. La Cour de justice est compétente pour statuer en vertu de toute clause compromissoire contenue dans un contrat conclu par l'Agence.

3. En cas de responsabilité non contractuelle, l'Agence répare, conformément aux principes généraux communs aux droits des États membres, tout dommage causé par elle ou par ses agents dans l'exercice de leurs fonctions.

4. La Cour de justice est compétente pour connaître des litiges relatifs à la réparation des dommages visés au paragraphe 3.

5. La responsabilité personnelle des agents envers l'Agence est régie par les dispositions du statut ou du régime qui leur sont applicables.

Article 98

Fonctions du conseil d'administration

1. L'Agence a un conseil d'administration.

2. Le conseil d'administration:

a) nomme le directeur exécutif et, s'il y a lieu, prolonge son mandat ou le démet de ses fonctions, conformément à l'article 103;

b) adopte un rapport annuel consolidé sur les activités de l'Agence et le transmet, au plus tard le 1er juillet de chaque année, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour des comptes. Le rapport d'activité annuel consolidé est publié;

c) adopte chaque année le document de programmation de l'Agence, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, conformément à l'article 117;

d) adopte le budget annuel de l'Agence, à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote, conformément à l'article 120, paragraphe 11;

e) établit des procédures pour la prise de décisions par le directeur exécutif, telles que visées aux articles 115 et 116;

f) exerce ses fonctions en relation avec le budget de l'Agence en application des articles 120, 121 et 125;

g) nomme les membres de la chambre de recours en application de l'article 106;

h) exerce l'autorité disciplinaire sur le directeur exécutif;

i) donne son avis sur les règles relatives aux droits et redevances visés à l'article 126;

j) adopte son règlement intérieur;

k) établit le régime linguistique de l'Agence;

▼B

l) prend les décisions relatives à l'établissement des structures internes de l'Agence au niveau des directeurs et, si nécessaire, à leur modification;

m) conformément au paragraphe 6, exerce, vis-à-vis du personnel de l'Agence, les compétences conférées à l'autorité investie du pouvoir de nomination par le statut des fonctionnaires et à l'autorité habilitée à conclure les contrats d'engagement par le régime applicable aux autres agents («compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination»);

n) adopte les modalités de mise en œuvre appropriées pour donner effet au statut des fonctionnaires et au régime applicable aux autres agents conformément à l'article 110 du statut des fonctionnaires;

o) adopte des règles de prévention et de gestion des conflits d'intérêts concernant ses membres et les membres de la chambre de recours;

p) assure un suivi adéquat des résultats et recommandations découlant des divers rapports d'audit et évaluations internes ou externes, ainsi que des enquêtes de l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ([1]);

q) adopte les règles financières applicables à l'Agence conformément à l'article 125;

r) nomme un comptable, sans préjudice des dispositions du statut des fonctionnaires et du régime applicable aux autres agents, qui est totalement indépendant dans l'exercice de ses fonctions;

s) adopte une stratégie antifraude proportionnée aux risques de fraude, tenant compte du rapport coûts-avantages des mesures à mettre en œuvre;

t) donne son avis sur le projet de programme européen de sécurité aérienne conformément à l'article 5;

u) adopte le plan européen pour la sécurité aérienne conformément à l'article 6;

v) prend des décisions dûment motivées relatives à la levée de l'immunité conformément à l'article 17 du protocole n° 7 sur les privilèges et immunités de l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

w) établit les procédures visant à assurer la coopération appropriée de l'Agence avec les autorités judiciaires nationales, sans préjudice des règlements (UE) n° 996/2010 et (UE) n° 376/2014.

3. Le conseil d'administration peut conseiller le directeur exécutif sur toute question liée aux domaines couverts par le présent règlement.

([1]) Règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (Euratom) n° 1074/1999 du Conseil (JO L 248 du 18.9.2013, p. 1).

▼B

4. Le conseil d'administration établit un organe consultatif représentant toutes les parties intéressées aux travaux de l'Agence, qu'il consulte avant de prendre des décisions dans les domaines visés au paragraphe 2, points c), e), f) et i). Le conseil d'administration peut également décider de consulter l'organe consultatif sur d'autres questions visées aux paragraphes 2 et 3. Le conseil d'administration n'est en tout état de cause pas lié par l'avis de l'organe consultatif.

5. Le conseil d'administration peut créer des organes de travail pour l'aider à exécuter ses tâches, y compris l'élaboration de ses décisions et le suivi de leur mise en œuvre.

6. Le conseil d'administration adopte, conformément à l'article 110 du statut des fonctionnaires, une décision fondée sur l'article 2, paragraphe 1, du statut des fonctionnaires et sur l'article 6 du régime applicable aux autres agents, déléguant au directeur exécutif les compétences correspondantes relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination et définissant les conditions dans lesquelles cette délégation de compétences peut être suspendue. Le directeur exécutif est autorisé à sous-déléguer ces compétences.

Lorsque des circonstances exceptionnelles l'exigent, le conseil d'administration peut, par voie de décision, suspendre temporairement la délégation des compétences relevant de l'autorité investie du pouvoir de nomination au directeur exécutif et de celles subdéléguées par ce dernier, et les exercer lui-même ou les déléguer à un de ses membres ou à un membre du personnel autre que le directeur exécutif.

Article 99

Composition du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration est composé de représentants des États membres et de la Commission, disposant tous du droit de vote. Chaque État membre désigne un membre du conseil d'administration, ainsi que deux suppléants. Un suppléant ne représente le membre qu'en son absence. La Commission nomme deux représentants et leurs suppléants. La durée du mandat des membres titulaires et de leurs suppléants est de quatre ans. Elle peut être prolongée.

2. Les membres titulaires et suppléants du conseil d'administration sont désignés sur la base de leurs connaissances, de leur expérience reconnue et de leur engagement dans le domaine de l'aviation civile, en tenant compte de leurs capacités de gestion et de leur expertise administrative et budgétaire, qui doivent servir pour promouvoir les objectifs du présent règlement. Les membres ont au moins la responsabilité générale de la politique de sécurité de l'aviation civile dans leurs États membres respectifs.

3. Toutes les parties représentées au conseil d'administration s'efforcent de limiter la rotation de leurs représentants au conseil d'administration, afin d'assurer la continuité du travail de celui-ci. Toutes les parties visent à assurer une représentation équilibrée entre hommes et femmes au sein du conseil d'administration.

4. Le cas échéant, la participation de représentants de pays tiers européens en tant qu'observateurs au conseil d'administration ainsi que les conditions de cette participation sont fixées par les accords visés à l'article 129.

▼B

5. L'organe consultatif visé à l'article 98, paragraphe 4, désigne quatre de ses membres pour participer en qualité d'observateurs aux réunions du conseil d'administration. Ils représentent, d'une manière aussi large que possible, les différents points de vue représentés au sein de l'organe consultatif. Leur mandat initial est d'une durée de quarante-huit mois et peut être prorogé.

Article 100

Présidence du conseil d'administration

1. Le conseil d'administration élit un président et un vice-président parmi ses membres disposant du droit de vote. Le vice-président remplace d'office le président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses fonctions.

2. Le mandat du président et du vice-président a une durée de quatre ans renouvelable une fois pour une nouvelle période de quatre ans. Si le président ou le vice-président perd sa qualité de membre du conseil d'administration à un moment quelconque de son mandat, ce dernier expire automatiquement à la même date.

Article 101

Réunions du conseil d'administration

1. Les réunions du conseil d'administration sont convoquées par son président.

2. Le conseil d'administration se réunit au moins deux fois par an en session ordinaire. Il se réunit, en outre, à la demande de son président, de la Commission ou d'un tiers au moins de ses membres.

3. Le directeur exécutif de l'Agence participe aux délibérations mais ne dispose pas du droit de vote.

4. Les membres du conseil d'administration peuvent, conformément à son règlement intérieur, se faire assister par leurs conseillers ou experts.

5. Le conseil d'administration peut inviter toute personne dont l'avis pourrait présenter de l'intérêt à assister à ses réunions en qualité d'observateur.

6. L'Agence assure le secrétariat du conseil d'administration.

Article 102

Règles de vote du conseil d'administration

1. Sans préjudice de l'article 98, paragraphe 2, points c) et d), et de l'article 103, paragraphe 7, le conseil d'administration arrête ses décisions à la majorité de ses membres disposant du droit de vote. À la demande d'un membre du conseil d'administration, la décision visée à l'article 98, paragraphe 2, point k), est arrêtée à l'unanimité.

2. Chaque membre désigné au titre de l'article 99, paragraphe 1, dispose d'une voix. En l'absence d'un membre, son suppléant peut exercer son droit de vote. Ni les observateurs ni le directeur exécutif de l'Agence n'ont le droit de vote.

▼B

3. Le règlement intérieur du conseil d'administration fixe les modalités plus détaillées du vote, notamment les conditions dans lesquelles un membre peut agir au nom d'un autre membre, ainsi que les règles en matière de quorum, le cas échéant.

4. Pour qu'elles soient adoptées, les décisions sur les questions de budget ou de ressources humaines, en particulier celles visées à l'article 98, paragraphe 2, points d), f), h), m), n), o) et q), doit recueillir un vote positif de la Commission.

Article 103

Directeur exécutif

1. Le directeur exécutif est engagé en tant qu'agent temporaire de l'Agence au titre de l'article 2, point a), du régime applicable aux autres agents.

2. Le directeur exécutif est nommé par le conseil d'administration sur la base de son mérite ainsi que de ses compétences et de son expérience établies et utiles dans le domaine de l'aviation civile, sur une liste de candidats proposés par la Commission, au terme d'une procédure de sélection ouverte et transparente.

Aux fins de la conclusion du contrat avec le directeur exécutif, l'Agence est représentée par le président du conseil d'administration.

Avant d'être nommé, le candidat retenu par le conseil d'administration est invité à faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement européen et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière.

3. Le mandat du directeur exécutif est de cinq ans. Au terme de cette période, la Commission procède à une évaluation qui tient compte de l'évaluation du travail accompli par le directeur exécutif et des missions et défis futurs de l'Agence. À mi-mandat, le directeur exécutif peut être invité à faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement européen et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière en ce qui concerne les résultats du directeur exécutif.

4. Le conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission tenant compte de l'évaluation visée au paragraphe 3, peut prolonger une fois le mandat du directeur exécutif, pour une durée n'excédant pas cinq ans. Avant de prolonger le mandat du directeur exécutif, le conseil d'administration informe le Parlement européen de son intention d'étendre le mandat du directeur exécutif. Dans le mois précédant cette prolongation, le directeur exécutif peut être invité à faire une déclaration devant la commission compétente du Parlement et à répondre aux questions posées par les membres de cette dernière.

5. Un directeur exécutif dont le mandat a été prorogé ne peut participer à une autre procédure de sélection pour le même poste au terme de la prolongation de son mandat.

6. Le directeur exécutif ne peut être démis de ses fonctions que sur décision du conseil d'administration, statuant sur proposition de la Commission.

▼B

7. Le conseil d'administration statue sur la nomination, la prolongation du mandat et la révocation du directeur exécutif à la majorité des deux tiers de ses membres disposant du droit de vote.

8. Le directeur exécutif peut être assisté d'un ou de plusieurs directeurs. Si le directeur exécutif est absent ou souffrant, un des directeurs le remplace.

Article 104

Responsabilités du directeur exécutif

1. Le directeur exécutif assure la gestion de l'Agence. Le directeur exécutif rend compte au conseil d'administration. Sans préjudice des compétences de la Commission et du conseil d'administration, le directeur exécutif exerce ses fonctions en toute indépendance et ne sollicite ni n'accepte d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme.

2. Le directeur exécutif fait rapport au Parlement européen sur l'exécution de ses tâches lorsqu'il y est invité. Le Conseil peut inviter le directeur exécutif à lui faire rapport sur l'exécution de ses tâches.

3. Le directeur exécutif est responsable de l'exécution des tâches dévolues à l'Agence par le présent règlement ou d'autres actes législatifs de l'Union. En particulier, le directeur exécutif:

a) approuve les mesures de l'Agence définies à l'article 76, dans les limites fixées par le présent règlement ainsi que par les actes délégués et par les actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci;

b) décide de procéder aux enquêtes, inspections et autres activités de suivi prévues aux articles 83 et 85;

c) décide de l'attribution de tâches aux entités qualifiées, conformément à l'article 69, paragraphe 1, et de la conduite des enquêtes effectuées pour le compte de l'Agence par les autorités nationales compétentes ou les entités qualifiées conformément à l'article 83, paragraphe 1;

d) prend les mesures nécessaires concernant les activités de l'Agence liées à la coopération internationale conformément à l'article 90;

e) prend toutes les dispositions nécessaires, y compris l'adoption d'instructions administratives internes et la publication de notices, pour assurer le bon fonctionnement de l'Agence conformément au présent règlement;

f) met en œuvre les décisions adoptées par le conseil d'administration;

g) prépare le rapport annuel consolidé sur les activités de l'Agence et le soumet pour adoption au conseil d'administration;

▼B

h) prépare le projet d'état prévisionnel des recettes et des dépenses de l'Agence en application de l'article 120, et exécute son budget conformément à l'article 121;

i) délègue les pouvoirs du directeur exécutif à d'autres membres du personnel de l'Agence. La Commission adopte des actes d'exécution établissant les règles applicables à de telles délégations. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure visée à l'article 127, paragraphe 2;

j) prépare le document de programmation visé à l'article 117, paragraphe 1, et le soumet au conseil d'administration pour adoption, après avoir obtenu l'avis de la Commission;

k) met en œuvre le document de programmation visé à l'article 117, paragraphe 1, et fait rapport au conseil d'administration sur sa mise en œuvre;

l) élabore un plan d'action donnant suite aux conclusions des rapports d'audit et évaluations internes ou externes, ainsi qu'aux enquêtes de l'OLAF, et présente des rapports semestriels à la Commission et des rapports réguliers au conseil d'administration sur les progrès accomplis;

m) protège les intérêts financiers de l'Union par l'application de mesures préventives contre la fraude, la corruption et d'autres activités illégales, par des contrôles efficaces et, si des irrégularités sont constatées, par le recouvrement des montants indûment payés et, le cas échéant, par des sanctions administratives et financières effectives, proportionnées et dissuasives;

n) prépare une stratégie antifraude pour l'Agence et la présente au conseil d'administration pour adoption;

o) prépare le projet de règles financières applicables à l'Agence;

p) prépare le plan européen de sécurité aérienne et ses mises à jour ultérieures et les soumet pour adoption au conseil d'administration;

q) fait rapport au conseil d'administration sur la mise en œuvre du plan européen pour la sécurité aérienne;

r) répond aux demandes d'assistance de la Commission formulées conformément au présent règlement;

s) accepte la réattribution de responsabilités à l'Agence conformément aux articles 64 et 65;

t) assure l'administration courante de l'Agence;

u) prend toutes les décisions relatives à l'établissement des structures internes de l'Agence et, si nécessaire, à leur modification, sauf au niveau des directeurs, ces décisions devant être approuvées par le conseil d'administration;

▼B

v) adopte des règles de prévention et de gestion des conflits d'intérêts concernant les participants aux groupes de travail et groupes d'experts, et d'autres membres du personnel non couverts par le statut des fonctionnaires, qui comprennent des dispositions sur les déclarations d'intérêt et, s'il y a lieu, sur les activités professionnelles postérieures à la situation d'emploi.

4. Le directeur exécutif est également chargé de déterminer s'il est nécessaire, pour accomplir les tâches de l'Agence de manière efficiente et efficace, d'établir un ou plusieurs bureaux locaux dans un ou plusieurs États membres ou d'installer du personnel dans les délégations de l'Union auprès des pays tiers sous réserve d'accords en ce sens avec le Service européen pour l'action extérieure. Cette décision nécessite le consentement préalable de la Commission, du conseil d'administration et, s'il y a lieu, de l'État membre dans lequel le bureau local doit être établi. Cette décision précise la portée des activités à mener dans ce bureau local ou par le personnel installé dans des délégations de l'Union, de manière à éviter les coûts inutiles et les doubles emplois dans les fonctions administratives de l'Agence.

Article 105

Attributions de la chambre de recours

1. Une chambre de recours est instituée au sein de la structure administrative de l'Agence. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, afin de déterminer l'organisation et la composition de la chambre de recours.

2. La chambre de recours est chargée de statuer sur les recours portant sur les décisions visées à l'article 108. Elle se réunit autant que de besoin.

Article 106

Membres de la chambre de recours

1. Les membres et leurs suppléants sont désignés par le conseil d'administration sur une liste de candidats qualifiés établie par la Commission.

2. Le mandat des membres de la chambre de recours, y compris du président et des suppléants, est de cinq ans, renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans.

3. Les membres de la chambre de recours sont indépendants. Lorsqu'ils prennent leurs décisions, ils ne sollicitent ni ne suivent les instructions d'aucun gouvernement ni d'aucun autre organisme.

4. Les membres de la chambre de recours n'exercent aucune autre fonction au sein de l'Agence. Les membres de la chambre de recours peuvent travailler à temps partiel.

5. Les membres de la chambre de recours ne peuvent pas être démis de leurs fonctions ni retirés de la liste des candidats qualifiés au cours de leur mandat, sauf s'il existe des motifs graves pour ce faire et que la Commission, après avoir recueilli l'avis du conseil d'administration, a pris une décision à cet effet.

▼B

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués, conformément à l'article 128, afin de déterminer les qualifications requises pour les membres de la chambre de recours, leur statut et leur relation contractuelle avec l'Agence, les attributions de chaque membre dans la phase préparatoire des décisions et les règles et les procédures de vote.

Article 107

Exclusion et récusation

1. Les membres de la chambre de recours ne peuvent prendre part à aucune procédure de recours s'ils ont un intérêt personnel dans celle-ci, ou s'ils ont déjà représenté une des parties à la procédure, ou s'ils ont participé à la décision faisant l'objet du recours.

2. Si, pour une des raisons visées au paragraphe 1 ou pour toute autre raison, un membre de la chambre de recours estime qu'il ne peut prendre part à une procédure de recours, ce membre en informe la chambre de recours.

3. Toute partie à la procédure de recours peut récuser un membre de la chambre de recours pour toute raison visée au paragraphe 1 ou si ce membre est soupçonné de partialité. Une telle récusation n'est pas recevable si, ayant connaissance d'un motif de récusation, la partie à la procédure de recours en cause a engagé une étape procédurale. Aucune récusation ne peut être fondée sur la nationalité des membres.

4. La chambre de recours décide des mesures à prendre dans les cas visés aux paragraphes 2 et 3, sans la participation du membre concerné. Aux fins de cette décision, le membre concerné est remplacé à la chambre de recours par son suppléant.

Article 108

Décisions susceptibles de recours

1. Les décisions de l'Agence prises en application des articles 64 et 65, de l'article 76, paragraphe 6, des articles 77 à 83, 85 ou 126 sont susceptibles de recours.

2. Un recours introduit en application du paragraphe 1 n'a pas d'effet suspensif. Lorsque le directeur exécutif considère que les circonstances le permettent, il peut suspendre l'application de la décision faisant l'objet d'un recours.

3. Une décision qui ne met pas fin à une procédure à l'égard de l'une des parties ne peut faire l'objet d'un recours que conjointement à un recours contre la décision finale, à moins que ladite décision ne prévoie un recours indépendant.

Article 109

Personnes admises à former un recours

Toute personne physique ou morale peut former un recours contre une décision dont elle est le destinataire ou contre une décision qui, bien que prise sous l'apparence d'une décision adressée à une autre personne, la concerne directement et individuellement. Les parties à la procédure peuvent être parties à la procédure de recours.

▼B

Article 110

Délai et forme du recours

Le recours est formé par écrit, avec indication circonstanciée de ses motifs, auprès du secrétariat de la chambre de recours, dans un délai de deux mois à compter, suivant le cas, de la notification de la mesure à la personne concernée ou, à défaut, à compter du jour où celle-ci en a eu connaissance.

Article 111

Réformation préjudicielle

1. Avant d'examiner le recours, la chambre de recours donne à l'Agence la possibilité de réexaminer sa décision. Si le directeur exécutif considère le recours comme fondé, il réforme la décision dans un délai de deux mois à compter de la notification par la chambre de recours. Cette disposition ne s'applique pas lorsque la procédure oppose celui qui a introduit le recours à une autre partie à la procédure.

2. Si la décision n'est pas réformée, l'Agence décide dans les meilleurs délais si elle suspend ou non l'application de ladite décision en vertu de l'article 108, paragraphe 2.

Article 112

Examen du recours

1. La chambre de recours détermine si le recours est recevable et fondé.

2. Au cours de l'examen du recours prévu au paragraphe 1, la chambre de recours agit rapidement. Elle invite les parties, aussi souvent qu'il est nécessaire, à présenter, dans un délai qu'elle leur impartit, leurs observations écrites sur les communications qu'elle leur a adressées ou sur celles qui émanent des autres parties. La chambre de recours peut décider d'avoir recours à une procédure orale, de sa propre initiative ou à la demande motivée d'une des parties à la procédure de recours.

Article 113

Décisions sur le recours

Si la chambre de recours constate que le recours n'est pas recevable ou que les motifs du recours ne sont pas fondés, elle rejette le recours. Si la chambre de recours constate que le recours est recevable et que les motifs du recours sont fondés, elle renvoie l'affaire à l'Agence. L'Agence prend une nouvelle décision motivée en tenant compte de la décision de la chambre de recours.

Article 114

Recours devant la Cour de justice

1. La Cour de justice peut être saisie de recours en annulation des actes de l'Agence destinés à produire des effets juridiques vis-à-vis de tiers, de recours en carence et, conformément à l'article 97, de recours en responsabilité non contractuelle et, en vertu d'une clause compromissoire, de recours en responsabilité contractuelle pour les dommages causés par des actes de l'Agence.

▼B

2. Un recours en annulation des décisions de l'Agence prises en application des articles 64 et 65, de l'article 76, paragraphe 6, des articles 77à 83, 85 ou 126 ne peut être formé devant la Cour de justice qu'après épuisement des voies de recours internes de l'Agence.

3. Les institutions de l'Union et les États membres peuvent introduire des recours contre les décisions de l'Agence directement devant la Cour de justice, sans être tenus d'épuiser les voies de recours internes de l'Agence.

4. L'Agence est tenue de prendre toutes les mesures nécessaires pour se conformer à l'arrêt de la Cour de justice.

SECTION III

Méthodes de travail

Article 115

Procédures pour l'élaboration d'avis, de spécifications de certification et d'autres spécifications détaillées, de moyens acceptables de mise en conformité et de documents d'orientation

1. Le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour la délivrance des avis, des spécifications de certification et des autres spécifications détaillées, des moyens acceptables de mise en conformité et des documents d'orientation visés à l'article 76, paragraphes 1 et 3. Ces procédures:

a) se fondent sur l'expertise des autorités aéronautiques civiles et, le cas échéant, militaires des États membres;

b) font appel, au besoin, à des experts des parties intéressées, ou se fondent sur l'expertise des organismes de normalisation européens concernés ou d'autres organismes spécialisés;

c) garantissent que l'Agence procède à la diffusion des documents et à une large consultation des parties intéressées, selon un calendrier et une procédure comportant l'obligation, pour l'Agence, de réagir par écrit au processus de consultation.

2. Aux fins de l'élaboration par l'Agence, en application de l'article 76, paragraphes 1 et 3, des avis, des spécifications de certification et des autres spécifications détaillées, des moyens acceptables de mise en conformité et des documents d'orientation, celle-ci instaure une procédure pour la consultation préalable des États membres. À cet effet, l'Agence peut créer un groupe de travail dans lequel chaque État membre a la faculté de nommer un expert. Lorsqu'une consultation est requise concernant les aspects militaires, l'Agence consulte, en plus des États membres, l'Agence européenne de défense et d'autres experts militaires désignés par les États membres. Lorsqu'une consultation est requise concernant l'éventuel impact social de ces mesures de l'Agence, celle-ci associe les partenaires sociaux de l'Union et les autres parties prenantes concernées.

3. L'Agence publie dans sa publication officielle les avis, les spécifications de certification et les autres spécifications détaillées, les moyens acceptables de mise en conformité et les documents d'orientation élaborés conformément à l'article 76, paragraphes 1 et 3, ainsi que les procédures établies en application du paragraphe 1 du présent article.

▼B

Article 116

Procédures pour l'adoption des décisions

1. Le conseil d'administration établit des procédures transparentes pour l'adoption des décisions individuelles prévues à l'article 76, paragraphe 4.

En particulier, ces procédures:

a) garantissent l'audition de la personne physique ou morale destinataire de la décision et de toute autre partie concernée directement et individuellement;

b) prévoient la notification de la décision aux personnes physiques ou morales concernées et sa publication, sous réserve des exigences énoncées à l'article 123 et à l'article 132, paragraphe 2;

c) prévoient l'information de la personne physique ou morale destinataire de la décision, et de toute autre partie à la procédure, sur les voies de recours dont elles disposent aux termes du présent règlement;

d) garantissent que la décision contient un exposé des motifs.

2. Le conseil d'administration établit des procédures précisant les conditions dans lesquelles les décisions sont notifiées aux intéressés, y compris des informations concernant les voies de recours disponibles, telles que prévues au présent règlement.

Article 117

Programmation annuelle et pluriannuelle

1. Pour le 31 décembre de chaque année, conformément à l'article 98, paragraphe 2, point c), le conseil d'administration adopte un document de programmation contenant la programmation pluriannuelle et annuelle, sur la base d'un projet présenté par le directeur exécutif six semaines avant son adoption, tenant compte de l'avis de la Commission et lié à la programmation pluriannuelle après consultation du Parlement européen. Le conseil d'administration le transmet au Parlement européen, au Conseil et à la Commission. Le document de programmation devient définitif après l'adoption définitive du budget général et, s'il y a lieu, il est adapté en conséquence.

2. Le programme de travail annuel comprend des objectifs détaillés et les résultats escomptés, y compris des indicateurs de performance et prend en compte les objectifs fixés dans le plan européen pour la sécurité aérienne. Il contient également une description des actions à financer et une indication des ressources financières et humaines allouées à chaque action, dans le respect des principes d'établissement du budget et de gestion par activités, en indiquant quelles sont les activités à financer à partir des différentes contributions et les activités à financer par les droits ou redevances perçus par l'Agence. Le programme de travail annuel s'inscrit dans la logique du programme de travail pluriannuel visé au paragraphe 4 du présent article. Il indique clairement les tâches qui ont été ajoutées, modifiées ou supprimées par rapport à l'exercice précédent. La programmation annuelle inclut la stratégie de l'Agence en ce qui concerne ses activités liées à la coopération internationale, conformément à l'article 90, et les actions de l'Agence liées à cette stratégie.

▼B

3. Le conseil d'administration modifie le programme de travail annuel adopté lorsqu'une nouvelle tâche est confiée à l'Agence. Toute modification substantielle du programme de travail annuel est soumise à une procédure d'adoption identique à celle du programme de travail annuel initial. Le conseil d'administration peut déléguer au directeur exécutif le pouvoir d'apporter des modifications non substantielles au programme de travail annuel.

4. Le programme de travail pluriannuel fixe la programmation stratégique globale, comprenant les objectifs, les résultats escomptés et les indicateurs de performance. Il définit également la programmation des ressources, y compris le budget pluriannuel et les effectifs.

La programmation des ressources est actualisée chaque année. La programmation stratégique est actualisée le cas échéant, et notamment pour tenir compte des résultats de l'évaluation visée à l'article 124.

Article 118

Rapport annuel d'activités consolidé

1. Le rapport annuel d'activités consolidé rend compte de la façon dont l'Agence a exécuté son programme de travail annuel et son budget et utilisé ses ressources humaines. Il précise clairement les mandats et missions de l'Agence qui ont été ajoutés, modifiés ou supprimés par rapport à l'année précédente.

2. Le rapport indique les activités menées par l'Agence et évalue leurs résultats par rapport aux objectifs, aux indicateurs de performance et au calendrier fixés, les risques liés à ces activités, l'utilisation des ressources et le fonctionnement général de l'Agence, ainsi que l'efficience et l'efficacité des systèmes de contrôle interne. Il indique également quelles sont les activités qui ont été financées par les différentes contributions et quelles sont les activités qui ont été financées par les droits ou redevances perçus par l'Agence.

Article 119

Transparence et communication

1. Le règlement (CE) n° 1049/2001 s'applique aux documents détenus par l'Agence. Cette disposition est sans préjudice des règles relatives à l'accès aux données et informations figurant dans le règlement (UE) n° 376/2014 et dans les actes d'exécution adoptés sur la base de l'article 72, paragraphe 5, et de l'article 74, paragraphe 8 du présent règlement.

2. L'Agence peut de sa propre initiative entreprendre des actions de communication dans les domaines relevant de sa compétence. Elle veille notamment à ce que, outre la publication visée à l'article 115, paragraphe 3, le grand public et toute autre partie intéressée reçoivent rapidement une information objective, fiable et aisément compréhensible concernant ses travaux. L'Agence veille à ce que l'affectation de ses ressources à ces activités de communication ne nuise pas à l'exercice effectif des tâches visées à l'article 75.

▼B

3. L'Agence traduit les documents relatifs à la promotion de la sécurité dans les langues officielles de l'Union, le cas échéant.

4. Les autorités nationales compétentes aident l'Agence en communiquant efficacement les informations de sécurité applicables sur leurs territoires respectifs.

5. Toute personne physique ou morale est en droit de s'adresser à l'Agence par écrit dans l'une des langues officielles de l'Union et a le droit de recevoir une réponse dans la même langue.

6. Les services de traduction nécessaires au fonctionnement de l'Agence sont assurés par le Centre de traduction des organes de l'Union européenne.

SECTION IV

Dispositions financières

Article 120

Budget

1. Sans préjudice d'autres recettes, les recettes de l'Agence proviennent:

a) d'une contribution de l'Union;

b) d'une contribution de tout pays tiers européen avec lequel l'Union a conclu un accord international visé à l'article 129;

c) des redevances payées par les demandeurs et les titulaires de certificats délivrés par l'Agence, et par les personnes qui ont enregistré des déclarations auprès de l'Agence;

d) des redevances pour les publications, la formation et les autres services fournis par l'Agence et pour le traitement des recours;

e) de toute contribution financière volontaire des États membres, des pays tiers ou d'autres entités, à condition que cette contribution ne compromette pas l'indépendance et l'impartialité de l'Agence;

f) de subventions.

2. Les dépenses de l'Agence comprennent les dépenses de personnel, administratives, d'infrastructure et opérationnelles. S'agissant des dépenses opérationnelles, les engagements budgétaires pour des actions dont la réalisation s'étend sur plus d'un exercice peuvent être fractionnés, le cas échéant, sur plusieurs exercices en tranches annuelles.

3. Les recettes et les dépenses sont équilibrées.

4. Les différentes contributions, les droits fixés et perçus pour les activités de certification et les redevances perçues par l'Agence sont traités séparément dans les comptes de l'Agence.

5. L'Agence adapte, en cours d'exercice, ses prévisions en termes d'effectifs et la gestion des activités financées par des ressources liées aux droits et redevances de manière à pouvoir réagir rapidement à la charge de travail et aux fluctuations de ces recettes.

▼B

6. Chaque année, le directeur exécutif établit un projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses de l'Agence pour l'exercice suivant, comprenant un projet de tableau des effectifs, et le transmet au conseil d'administration, accompagné de documents explicatifs sur la situation budgétaire. Ce projet de tableau des effectifs se fonde, en ce qui concerne les postes financés par les droits et redevances, sur un ensemble limité d'indicateurs approuvés par la Commission pour mesurer la charge de travail et l'efficacité de l'Agence, et indique les ressources nécessaires pour assurer les demandes de certification et les autres activités de l'Agence de manière efficace et dans les délais prévus, y compris celles résultant de réattributions de responsabilité conformément aux articles 64 et 65.

Le conseil d'administration, sur la base de ce projet, adopte un projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses de l'Agence pour l'exercice suivant. Le projet d'état prévisionnel des recettes et dépenses de l'Agence est transmis à la Commission au plus tard le 31 janvier de chaque année.

7. Le projet d'état prévisionnel final des recettes et dépenses de l'Agence, qui comprend un projet de tableau des effectifs ainsi que le programme de travail provisoire, est transmis au plus tard le 31 mars par le conseil d'administration à la Commission ainsi qu'aux pays tiers européens avec lesquels l'Union a conclu des accords internationaux visés à l'article 129.

8. L'état prévisionnel est transmis par la Commission au Parlement européen et au Conseil en même temps que le projet de budget général de l'Union européenne.

9. Sur la base de l'état prévisionnel, la Commission inscrit dans le projet de budget général de l'Union européenne les prévisions qu'elle estime nécessaires pour le tableau des effectifs et le montant de la contribution à charge du budget général, et saisit le Parlement européen et le Conseil, conformément aux articles 313 et 314 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

10. Le Parlement européen et le Conseil autorisent les crédits au titre de la contribution destinée à l'Agence et arrêtent le tableau des effectifs de l'Agence, en tenant compte des indicateurs de charge de travail et d'efficacité de l'Agence visés au paragraphe 6.

11. Le budget est arrêté par le conseil d'administration. Il devient définitif après l'adoption définitive du budget général de l'Union. Il est, le cas échéant, ajusté en conséquence.

12. Le conseil d'administration notifie, dans les meilleurs délais, au Parlement européen et au Conseil son intention de réaliser tout projet susceptible d'avoir des incidences financières significatives sur le financement du budget, notamment les projets de nature immobilière, tels que la location ou l'acquisition d'immeubles, et il en informe la Commission. Le règlement délégué (UE) n° 1271/2013 de la Commission ([1]) s'appliquent à tout projet de construction susceptible d'avoir des incidences notables sur le budget de l'Agence.

([1]) Règlement délégué (UE) n° 1271/2013 de la Commission du 30 septembre 2013 portant règlement financier-cadre des organismes visés à l'article 208 du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 du Parlement européen et du Conseil (JO L 328 du 7.12.2013, p. 42).

▼B

Lorsque le Parlement européen ou le Conseil a fait part de son intention de rendre un avis, il transmet celui-ci au conseil d'administration dans un délai de six semaines à compter de la date de la notification du projet.

Article 121

Exécution et contrôle du budget

1. Le directeur exécutif exécute le budget de l'Agence.

2. Au plus tard le 1er mars suivant la clôture de chaque exercice, le comptable de l'Agence communique les comptes provisoires au comptable de la Commission et à la Cour des comptes. Le comptable de l'Agence envoie également un rapport sur la gestion budgétaire et financière pour l'exercice en question au comptable de la Commission, au plus tard le 1er mars suivant chaque exercice. Le comptable de la Commission procède à la consolidation des comptes provisoires des institutions et des organismes décentralisés conformément à l'article 147 du règlement (UE, Euratom) no 966/2012 du Parlement et du Conseil ([1]).

3. Au plus tard le 31 mars suivant la clôture de chaque exercice, le directeur exécutif transmet le rapport sur la gestion budgétaire et financière de l'exercice au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour des comptes.

4. En vertu de l'article 148 du règlement (UE, Euratom) no 966/2012, dès réception des observations formulées par la Cour des comptes sur les comptes provisoires de l'Agence, le comptable établit les comptes définitifs de l'Agence sous sa propre responsabilité et le directeur exécutif les soumet pour avis au conseil d'administration.

5. Le conseil d'administration rend un avis sur les comptes définitifs de l'Agence.

6. Le comptable de l'Agence transmet les comptes définitifs, accompagnés de l'avis du conseil d'administration, au plus tard le 1er juillet suivant la clôture de chaque exercice, au Parlement européen, au Conseil, à la Commission et à la Cour des comptes.

7. Les comptes définitifs sont publiés au *Journal officiel de l'Union européenne* au plus tard le 15 novembre suivant la clôture de chaque exercice.

8. Le directeur exécutif adresse à la Cour des comptes une réponse aux observations de celle-ci, au plus tard le 30 septembre suivant la clôture de chaque exercice. Il adresse également cette réponse au conseil d'administration et à la Commission.

([1]) Règlement (UE, Euratom) no 966/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union et abrogeant le règlement (CE, Euratom) no 1605/2002 du Conseil (JO L 298 du 26.10.2012, p. 1).

▼B

9. Le directeur exécutif soumet au Parlement européen, à la demande de celui-ci, comme prévu à l'article 165, paragraphe 3, du règlement (UE, Euratom) n° 966/2012, toute information nécessaire au bon déroulement de la procédure de décharge pour l'exercice en question.

10. Avant le 15 mai de l'année *n* + 2, sur recommandation du Conseil statuant à la majorité qualifiée, le Parlement européen statue sur la décharge à donner au directeur exécutif en ce qui concerne l'exécution du budget de l'exercice *n*.

Article 122

Lutte contre la fraude

1. Aux fins de la lutte contre la fraude, la corruption et toute autre activité illégale, le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil ([1]) s'applique sans restriction.

2. L'Agence adhère à l'accord interinstitutionnel du 25 mai 1999 entre le Parlement européen, le Conseil de l'Union européenne et la Commission des Communautés européennes relatif aux enquêtes internes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) ([2]) au plus tard six mois après le 11 septembre 2018 et arrête les dispositions appropriées, lesquelles s'appliquent à tout son personnel, au moyen du modèle figurant en annexe dudit accord.

3. La Cour des comptes dispose d'un pouvoir d'audit, sur pièces et d'enquêtes sur place, à l'égard de tous les bénéficiaires de subventions, contractants et sous-traitants qui ont reçu, par l'intermédiaire de l'Agence, des fonds de l'Union.

4. L'OLAF peut mener des enquêtes, y compris des contrôles et vérifications sur place, conformément aux dispositions et procédures définies dans le règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 et le règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil ([3]), en vue d'établir l'existence, le cas échéant, d'une fraude, d'un acte de corruption ou de toute autre activité illégale portant atteinte aux intérêts financiers de l'Union en lien avec une subvention ou un marché financés par l'Agence.

5. Sans préjudice des paragraphes 1 à 4, les accords de coopération avec des pays tiers et des organisations internationales, les contrats, les conventions de subvention et les décisions de subvention de l'Agence contiennent des dispositions qui habilitent expressément la Cour des comptes et l'OLAF à effectuer les audits et enquêtes en question selon leurs compétences respectives.

([1]) Règlement (UE, Euratom) n° 883/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 septembre 2013 relatif aux enquêtes effectuées par l'Office européen de lutte antifraude (OLAF) et abrogeant le règlement (CE) n° 1073/1999 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (Euratom) n° 1074/1999 du Conseil (JO L 248 du 18.9.2013, p. 1).

([2]) JO L 136 du 31.5.1999, p. 15.

([3]) Règlement (Euratom, CE) n° 2185/96 du Conseil du 11 novembre 1996 relatif aux contrôles et vérifications sur place effectués par la Commission pour la protection des intérêts financiers des Communautés européennes contre les fraudes et autres irrégularités (JO L 292 du 15.11.1996, p. 2).

▼B

Article 123

Règles de sécurité en matière de protection des informations classifiées et des informations sensibles non classifiées

L'Agence adopte ses propres règles de sécurité, équivalentes à celles de la Commission concernant la protection des informations classifiées de l'Union européenne (ICUE) et des informations sensibles non classifiées, énoncées dans les décisions (UE, Euratom) 2015/443 ([1]) et (UE, Euratom) 2015/444 ([2]) de la Commission. Les règles de sécurité de l'Agence s'appliquent, entre autres, aux dispositions relatives à l'échange, au traitement et au stockage de telles informations.

Article 124

Évaluation

1. Au plus tard le 12 septembre 2023, et ensuite tous les cinq ans, la Commission réalise une évaluation conformément aux lignes directrices de la Commission pour évaluer les performances de l'Agence au regard de ses objectifs, de son mandat et de ses tâches. L'évaluation porte sur l'incidence que le présent règlement, l'Agence et ses méthodes de travail ont sur l'établissement d'un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile. L'évaluation concerne également la nécessité éventuelle de modifier le mandat de l'Agence, et les conséquences financières d'une telle modification. L'évaluation tient compte des points de vue du conseil d'administration et des parties prenantes, tant au niveau de l'Union qu'au niveau national.

2. Si la Commission estime que le maintien de l'Agence n'est plus justifié au regard des objectifs, du mandat et des tâches qui lui ont été assignés, elle peut proposer que le présent règlement soit modifié en conséquence ou abrogé.

3. La Commission transmet le rapport d'évaluation, accompagné de ses conclusions, au Parlement européen, au Conseil et au conseil d'administration. Un plan d'action, assorti d'un calendrier, est joint si nécessaire. Les conclusions de l'évaluation et les recommandations sont rendues publiques.

Article 125

Règles financières

Les règles financières applicables à l'Agence sont arrêtées par le conseil d'administration, après consultation de la Commission. Elles ne s'écartent du règlement délégué (UE) n° 1271/2013 que si les exigences spécifiques du fonctionnement de l'Agence le nécessitent, et avec l'accord préalable de la Commission.

([1]) Décision (UE, Euratom) 2015/443 de la Commission du 13 mars 2015 relative à la sécurité au sein de la Commission (JO L 72 du 17.3.2015, p. 41).

([2]) Décision (UE, Euratom) 2015/444 de la Commission du 13 mars 2015 concernant les règles de sécurité aux fins de la protection des informations classifiées de l'Union européenne (JO L 72 du 17.3.2015, p. 53).

▼B

Article 126

Droits et redevances

1. Des droits et redevances sont perçus pour:

a) la délivrance et le renouvellement des certificats et l'enregistrement des déclarations par l'Agence conformément au présent règlement, ainsi que ses activités de supervision concernant les activités auxquelles ces certificats et déclarations se rapportent;

b) les publications, les formations et la prestation de tout autre service par l'Agence, ils reflètent le coût réel de chaque prestation;

c) le traitement des recours.

Les droits et redevances sont tous exprimés et perçus en euros.

2. Le montant des droits et redevances est fixé à un niveau assurant une recette suffisante pour couvrir la totalité des coûts des activités liées aux services fournis, tout en évitant l'accumulation d'excédents importants. Ces coûts incluent toutes les dépenses de l'Agence réalisées en faveur des membres du personnel participant aux activités visées au paragraphe 1, notamment la part des cotisations au régime de retraite versées par l'employeur. Les droits et redevances constituent des recettes affectées à l'Agence pour les activités liées aux prestations pour lesquelles des droits et redevances sont dus.

3. Les excédents budgétaires générés par les droits et redevances financent les futures activités liées aux droits et redevances ou compensent les pertes. Les droits et redevances doivent être adaptés si le budget présente, de manière récurrente, un solde positif ou négatif important.

4. Après avoir consulté l'Agence conformément à l'article 98, paragraphe 2, point i), la Commission adopte des actes d'exécution établissant des règles détaillées relatives aux droits et redevances perçus par l'Agence, en précisant notamment les prestations pour lesquelles des droits et redevances au sens de l'article 120, paragraphe 1, points c) et d), sont dus, et le montant des droits et redevances et leurs modalités de paiement. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 127, paragraphe 3.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS FINALES

Article 127

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

▼B

4. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 8 du règlement (UE) nº 182/2011, en liaison avec l'article 4, s'applique.

Article 128

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58 et 61, à l'article 62, paragraphe 13, à l'article 68, paragraphe 3, à l'article 84, paragraphe 4, et aux articles 105 et 106 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 11 septembre 2018. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée aux articles 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58 et 61, à l'article 62, paragraphe 13, à l'article 68, paragraphe 3, à l'article 84, paragraphe 4, et aux articles 105 et 106 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué visé aux articles 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, à l'article 62, paragraphe 13, à l'article 68, paragraphe 3, à l'article 84, paragraphe 4, et aux articles 105 et 106, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 129

Participation de pays tiers européens

L'Agence est ouverte à la participation des pays tiers européens qui sont parties à la convention de Chicago et qui ont conclu avec l'Union européenne des accords internationaux en vertu desquels ils ont adopté et appliquent le droit de l'Union dans le domaine couvert par le présent règlement.

▼B

Ces accords internationaux peuvent contenir des dispositions qui précisent notamment la nature et l'étendue de la participation des pays tiers européens concernés aux travaux de l'Agence, y compris des dispositions relatives aux contributions financières et au personnel. L'Agence peut, conformément à l'article 90, paragraphe 2, définir des modalités de travail avec l'autorité compétente du pays tiers européen concerné afin de donner effet à ces dispositions.

Article 130

Accord de siège et conditions de fonctionnement

1. Les modalités nécessaires relatives à l'implantation de l'Agence dans l'État membre du siège et aux prestations à fournir par cet État membre, ainsi que les règles particulières qui sont applicables dans l'État membre du siège au directeur exécutif, aux membres du conseil d'administration, au personnel de l'Agence et aux membres de leurs familles sont arrêtées dans un accord de siège conclu entre l'Agence et l'État membre où son siège est situé.

2. L'État membre du siège assure les conditions nécessaires au bon fonctionnement de l'Agence, y compris une scolarisation multilingue adéquate et des liaisons de transport appropriées.

Article 131

Sanctions

Les États membres déterminent le régime des sanctions applicables en cas de violation du présent règlement ainsi que des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de celui-ci et prennent toutes les mesures nécessaires afin d'assurer qu'elles soient mises en œuvre. Les sanctions ainsi prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 132

Traitement des données à caractère personnel

1. En ce qui concerne le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent règlement, les États membres exécutent les tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement conformément aux dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales conformément au règlement (UE) 2016/679.

2. En ce qui concerne le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du présent règlement, la Commission et l'Agence exécutent les tâches qui leur incombent en vertu du présent règlement conformément au règlement (CE) n° 45/2001.

Article 133

Modification du règlement (CE) n° 2111/2005

À l'article 15 du règlement (CE) n° 2111/2005, les paragraphes 1 à 3 sont remplacés par le texte suivant:

«1. La Commission est assistée par un comité (ci-après dénommé “comité de sécurité aérienne de l'Union européenne”). Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

▼B

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.»

Article 134

Modifications du règlement (CE) n° 1008/2008

Le règlement (CE) n° 1008/2008 est modifié comme suit:

1) À l'article 4, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) elle est titulaire d'un CTA en cours de validité délivré conformément au règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (*) par une autorité nationale d'un État membre, par plusieurs autorités nationales d'États membres agissant conjointement conformément à l'article 62, paragraphe 5, dudit règlement ou par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne.

_____

(*) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).»

2) L'article 6 est remplacé par le texte suivant:

«Article 6

Certificat de transporteur aérien

1. La délivrance et la validité d'une licence d'exploitation sont subordonnées à la détention d'un CTA en cours de validité précisant les activités couvertes par cette licence d'exploitation.

2. Toute modification apportée au CTA d'un transporteur aérien communautaire est reproduite, lorsque cela est pertinent, dans sa licence d'exploitation.

L'autorité compétente pour le CTA signale dans les meilleurs délais à l'autorité compétente pour l'octroi des licences toutes modifications pertinentes qu'il est proposé d'apporter au CTA.

3. L'autorité compétente pour le CTA et l'autorité compétente pour l'octroi des licences s'accordent sur des mesures pour échanger de manière proactive des informations pertinentes aux fins de l'évaluation et du maintien du CTA et de la licence d'exploitation.

▼B

Cet échange peut comprendre notamment, sans y être limité, les informations relatives aux mécanismes financiers, au régime de propriété ou aux modalités d'organisation du transporteur aérien communautaire qui peuvent affecter la sécurité ou la solvabilité de ses activités ou aider l'autorité compétente pour le CTA à exécuter ses activités de supervision de la sécurité. Lorsque des informations sont communiquées à titre confidentiel, des mesures sont mises en place pour garantir que ces informations sont correctement protégées.

3 *bis*. Lorsqu'il apparaît probable qu'une mesure coercitive sera nécessaire, l'autorité compétente pour le CTA et l'autorité compétente pour l'octroi des licences se concertent dès que possible préalablement à l'instauration d'une telle mesure et s'efforcent de régler les problèmes avant que la mesure ne soit prise. Lorsque la mesure est prise, l'autorité compétente pour le CTA et l'autorité compétente pour l'octroi des licences s'en informent mutuellement dès que possible.»

3) À l'article 12, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les aéronefs utilisés par un transporteur aérien communautaire sont immatriculés, au choix de l'État membre dont l'autorité compétente délivre la licence d'exploitation, soit dans son propre registre national, soit dans le registre national d'un autre État membre. Cependant, lorsqu'ils sont utilisés dans le cadre d'un contrat de location sans équipage ou d'un contrat de location avec équipage conformément à l'article 13, ces aéronefs peuvent être immatriculés dans le registre national soit de l'un des États membres, soit d'un pays tiers.»

Article 135

Modifications du règlement (UE) n° 996/2010

L'article 5 du règlement (UE) n° 996/2010 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Obligation d'ouvrir une enquête

1. Tout accident ou incident grave impliquant un aéronef auquel le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (*) s'applique fait l'objet d'une enquête de sécurité dans l'État membre sur le territoire duquel l'accident ou l'incident grave s'est produit.

2. Lorsqu'un aéronef auquel le règlement (UE) 2018/1139 s'applique et qui est immatriculé dans un État membre, est impliqué dans un accident ou un incident grave dont le lieu ne peut être situé avec certitude sur le territoire d'aucun État, une enquête de sécurité est conduite par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité de l'État membre d'immatriculation.

3. L'autorité responsable des enquêtes de sécurité définit la portée et les modalités des enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1, 2 et 4, en tenant compte des conséquences de l'accident ou de l'incident grave et des enseignements qu'elle entend tirer de ces enquêtes en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

▼B

4. Les autorités responsables des enquêtes de sécurité peuvent décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, ainsi que sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'aéronefs, conformément à la législation nationale des États membres, lorsqu'elles entendent tirer de ces enquêtes des enseignements en matière de sécurité.

5. Par dérogation aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'autorité responsable des enquêtes de sécurité peut décider, en tenant compte des leçons à tirer pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation, de ne pas ouvrir d'enquête de sécurité en cas d'accident ou d'incident grave concernant un aéronef sans équipage à bord pour lequel un certificat ou une déclaration n'est pas requis en vertu de l'article 56, paragraphes 1 et 5, du règlement (UE) 2018/1139, ou concernant un aéronef avec équipage dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 2 250 kg, et lorsque personne n'a été mortellement ou grièvement blessé.

6. Les enquêtes de sécurité visées aux paragraphes 1, 2 et 4 ne visent nullement la détermination des fautes ou des responsabilités. Elles sont indépendantes, distinctes et sans préjudice de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer des fautes ou des responsabilités.

_____

(*) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).»

Article 136

Modifications du règlement (UE) n° 376/2014

À l'article 3 du règlement (UE) n° 376/2014, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le présent règlement s'applique aux événements et aux autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs civils auxquels le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (*) s'applique.

Toutefois, le présent règlement ne s'applique pas aux événements et autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs sans équipage à bord pour lesquels un certificat ou une déclaration n'est pas requis en vertu de l'article 56, paragraphes 1 et 5, du règlement (UE) 2018/1139, sauf si l'événement ou l'information relative à la sécurité impliquant de tels aéronefs sans équipage à bord a entraîné une blessure grave ou mortelle ou a impliqué un aéronef autre que sans équipage.

▼B

Les États membres peuvent décider d'appliquer le présent règlement également à des événements et à d'autres informations relatives à la sécurité impliquant des aéronefs auxquels le règlement (UE) 2018/1139 ne s'applique pas.

(*) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).»

Article 137

Modifications de la directive 2014/30/UE

À l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/30/UE, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) aux équipements aéronautiques suivants, lorsque ces équipements relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (*) et sont exclusivement destinés à un usage aéronautique:

i) les aéronefs, autres que les aéronefs sans équipage à bord, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes;

ii) les aéronefs sans équipage à bord, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, dont la conception est certifiée conformément à l'article 56, paragraphe 1, dudit règlement et qui sont destinés à fonctionner uniquement sur des fréquences attribuées par le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications pour une utilisation aéronautique protégée.

(*) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).»

▼B

Article 138

Modifications de la directive 2014/53/UE

À l'annexe I de la directive 2014/53/UE, le point 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Les équipements aéronautiques suivants, lorsque ces équipements relèvent du champ d'application du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil (*) et sont exclusivement destinés à un usage aéronautique:

a) les aéronefs, autres que les aéronefs sans équipage à bord, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes;

b) les aéronefs sans équipage à bord, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, dont la conception est certifiée conformément à l'article 56, paragraphe 1, dudit règlement et qui sont destinés à fonctionner uniquement sur des fréquences attribuées par le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications pour une utilisation aéronautique protégée.

_____

(*) Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil et le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).»

Article 139

Abrogation

1. Le règlement (CE) n° 216/2008 est abrogé avec effet au 11 septembre 2018.

2. Le règlement (CE) n° 552/2004 est abrogé avec effet au 11 septembre 2018. Cependant, les articles 4, 5, 6, 6 *bis* et 7 de ce règlement et ses annexes III et IV continuent de s'appliquer jusqu'à la date d'application des actes délégués visés à l'article 47 du présent règlement et dans la mesure où ces actes se rapportent à l'objet des dispositions concernées du règlement (CE) n° 552/2004, et, en tout état de cause, au plus tard jusqu'au 12 septembre 2023.

3. Le règlement (CEE) n° 3922/91 est abrogé à partir de la date d'application des règles détaillées adoptées en vertu de l'article 32, paragraphe 1, point a), pour ce qui est des limitations du temps de vol et du temps de service et des exigences en matière de repos en ce qui concerne le taxi aérien, les services médicaux d'urgence et les opérations monopilotes de transport aérien commercial par avion.

▼B

4. Les références aux règlements abrogés visés aux paragraphes 1, 2 et 3 s'entendent comme des références au présent règlement et, le cas échéant, sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe X.

Article 140

Dispositions transitoires

1. Les certificats et les spécifications de navigabilité particulières délivrés ou reconnus et les déclarations faites ou reconnues conformément au règlement (CE) n° 216/2008 et à ses règles d'application restent valables et sont réputés avoir été délivrés, faits et reconnus conformément aux dispositions correspondantes du présent règlement, notamment aux fins de l'application de l'article 67.

2. Au plus tard le 12 septembre 2023, les règles de mise en œuvre adoptées sur la base des règlements (CE) n° 216/2008 et (CE) n° 552/2004 sont adaptées au présent règlement. Jusqu'à l'adaptation, toute référence dans ces règles de mise en œuvre à:

a) «exploitation commerciale» s'entend comme une référence à l'article 3, point i), du règlement (CE) n° 216/2008;

b) «aéronefs à motorisation complexe» s'entend comme une référence à l'article 3, point j), du règlement (CE) n° 216/2008;

c) «équipements» s'entend comme une référence à l'article 3, point 29), du présent règlement;

d) «licence de pilote de loisir» s'entend comme une référence à la licence visée à l'article 7, paragraphe 7, du règlement (CE) n° 216/2008.

3. L'Agence publie, au plus tard deux ans après le 11 septembre 2018, conformément à l'article 76, paragraphes 1 et 3, du présent règlement, des avis sur les propositions de modifications des règlements (UE) n° 748/2012 ([1]), (UE) n° 1321/2014 ([2]), (UE) n° 1178/2011 ([3]) et (UE) n° 965/2012 ([4]) de la Commission et les spécifications de certification applicables afin de les adapter, en ce qui concerne les aéronefs destinés principalement à l'aviation sportive et de loisir, au présent règlement.

([1]) Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

([2]) Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

([3]) Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

([4]) Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

▼B

4. Au plus tard le 12 septembre 2021, l'Agence peut établir des documents d'orientation à usage volontaire de la part des États membres afin d'accompagner l'élaboration de règles nationales proportionnées relatives à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs énumérés à l'annexe I.

5. Par dérogation aux articles 55 et 56, les dispositions pertinentes du règlement (CE) n° 216/2008 continuent de s'appliquer jusqu'à ce que les actes délégués visés à l'article 58 et les actes d'exécution visés à l'article 57 du présent règlement entrent en vigueur.

6. Les États membres dénoncent ou adaptent les accords bilatéraux existants qu'ils ont conclus avec des pays tiers dans les domaines couverts par le présent règlement le plus rapidement possible après l'entrée en vigueur de celui-ci, et en tout état de cause avant le 12 septembre 2021.

Article 141

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

▼B

ANNEXE I

Aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 3, point d)

1. Catégories d'aéronefs avec équipage auxquelles le présent règlement ne s'applique pas:

   a) les aéronefs à caractère historique qui satisfont aux critères ci-après:

      i) aéronefs dont:

         — la conception d'origine a été réalisée avant le 1er janvier 1955, et

         — la production a cessé avant le 1er janvier 1975,

         ou

      ii) les aéronefs présentant un intérêt historique manifeste, pour les raisons suivantes:

         — leur participation à un événement historique remarquable,

         — l'avancée importante qu'ils représentent dans l'évolution de l'aviation, ou

         — le rôle important qu'ils ont joué dans les forces armées d'un État membre;

   ou

   b) les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité;

   c) les aéronefs, y compris ceux fournis en kit, pour lesquels au moins 51 % des tâches de fabrication et d'assemblage sont réalisées par un amateur, une association d'amateurs à but non lucratif, pour leur usage propre, sans aucun objectif commercial;

   d) les aéronefs qui ont été utilisés par les forces armées, sauf s'il s'agit d'un type pour lequel une norme de conception a été adoptée par l'Agence;

   e) les avions dont la vitesse de décrochage mesurable ou la vitesse constante minimale de vol en configuration d'atterrissage ne dépasse pas 35 nœuds en vitesse calibrée (VC), les hélicoptères, les paramoteurs, les planeurs et les planeurs motorisés n'ayant pas plus de deux places et dont la masse maximale au décollage (MTOM), enregistrée par les États membres, n'excède pas:

	Avion/hélicoptère/ paramoteur/planeur motorisé	Planeur	Avion/hélicoptère amphibie ou équipé de flotteurs	Système de récupération totale par parachute installé sur la cellule
Monoplace	MTOM de 300 kg	MTOM de 250 kg	MTOM supplémentaire de 30 kg	MTOM supplémentaire de 15 kg
Biplace	MTOM de 450 kg	MTOM de 400 kg	MTOM supplémentaire de 45 kg	MTOM supplémentaire de 25 kg
Lorsqu'un avion/hélicoptère amphibie ou équipé de flotteurs est exploité à la fois comme avion/hélicoptère équipé de flotteurs et comme avion/hélicoptère terrestre, cette masse doit être inférieure à la MTOM applicable.				

   f) les autogires monoplaces et biplaces ayant une MTOM n'excédant pas 600 kilogrammes;

▼B

g) les répliques d'aéronefs satisfaisant aux critères du point a) ou d) ci-dessus, dont la conception structurelle est analogue à celle des aéronefs originaux;

h) les ballons et dirigeables à un ou deux occupants dont le volume maximal prévu à la conception n'excède pas 1 200 m^3 en cas d'utilisation d'air chaud et 400 m^3 en cas d'utilisation d'autres gaz de sustentation;

i) tout autre aéronef avec équipage dont la masse structurelle maximale, carburant compris, n'excède pas 70 kilogrammes.

2. En outre, le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux aéronefs captifs dépourvus de système de propulsion lorsque la longueur maximale du moyen de retenue est de 50 mètres, et que:

i) la MTOM, y compris la charge utile, est inférieure à 25 kilogrammes, ou

ii) dans le cas d'un aérostat, le volume maximal prévu à la conception est inférieur à 40 m^3;

b) aux aéronefs captifs dont la MTOM n'excède pas 1 kilogramme.

▼B

ANNEXE II

Exigences essentielles relatives à la navigabilité

1. INTÉGRITÉ DU PRODUIT

L'intégrité du produit, y compris la protection contre les menaces relatives à la sécurité de l'information, doit être assurée dans toutes les conditions de vol prévisibles pour la durée d'exploitation de l'aéronef. La conformité avec l'ensemble des exigences doit être démontrée au moyen d'évaluations ou d'analyses, étayées, le cas échéant, par des essais.

1.1. Structures et matériaux

1.1.1. L'intégrité de la structure doit être assurée pour toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef, y compris de son système de propulsion, et suffisamment au-delà, et maintenue pendant la durée d'exploitation de l'aéronef.

1.1.2. Toutes les pièces de l'aéronef dont la défaillance pourrait réduire l'intégrité structurelle doivent répondre aux conditions ci-après sans déformation ou défaillance préjudiciable. Sont inclus tous les éléments de masse significative et leurs dispositifs de fixation.

a) Toutes les combinaisons de charge susceptibles de survenir dans les limites des poids, de la gamme de centrage, de l'enveloppe opérationnelle et de la durée d'exploitation de l'aéronef, et suffisamment au-delà de ces limites, doivent être envisagées. Cela inclut les charges dues à des rafales, à des manœuvres, à la pressurisation, aux surfaces mobiles, aux systèmes de contrôle et de propulsion tant en vol qu'au sol.

b) Il doit être tenu compte des charges et des défaillances probables dues à des atterrissages ou amerrissages d'urgence.

c) En fonction du type d'opération, les effets dynamiques doivent être couverts dans la réponse des structures à ces charges, en tenant compte de la taille et de la configuration de l'aéronef.

1.1.3. L'aéronef doit être exempt de toute instabilité aéroélastique et de vibrations excessives.

1.1.4. Les procédés de production et les matériaux utilisés pour la construction de l'aéronef doivent se traduire par des propriétés structurelles connues et reproductibles. Tout changement des performances du matériau lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.

1.1.5. Il convient de s'assurer, dans la mesure du possible, que les effets d'un effort cyclique, de la dégradation de l'environnement, des dommages accidentels ou provenant d'une source discrète ne ramènent pas l'intégrité structurelle en dessous d'un niveau acceptable de résistance résiduelle. Toutes les instructions nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité à cet égard doivent être diffusées.

1.2. Propulsion

1.2.1. L'intégrité du système de propulsion (à savoir le moteur et, le cas échéant, les hélices) doit être démontrée dans toute l'enveloppe opérationnelle, et suffisamment au-delà, du système de propulsion et être maintenue pendant la durée d'utilisation du système de propulsion, en tenant compte du rôle du système de propulsion dans le concept global de sécurité de l'aéronef.

1.2.2. Le système de propulsion doit produire, dans les limites déclarées, la poussée ou la puissance demandée dans toutes les conditions de vol requises, compte tenu des effets et des conditions de l'environnement.

▼B

1.2.3. Le processus de production et les matériaux utilisés pour la construction du système de propulsion doivent se traduire par un comportement structurel connu et reproductible. Tout changement des performances du matériau lié à l'environnement opérationnel doit être justifié.

1.2.4. Les effets d'un effort cyclique, de la dégradation de l'environnement et du fonctionnement et les défaillances partielles susceptibles de se produire ultérieurement ne doivent pas ramener l'intégrité du système de propulsion en dessous de niveaux acceptables. Toutes les instructions nécessaires pour assurer le maintien de la navigabilité à cet égard doivent être diffusées.

1.2.5. Toutes les instructions, informations et exigences nécessaires pour assurer une interface correcte et sûre entre le système de propulsion et l'aéronef doivent être diffusées.

1.3. Systèmes et équipements (autres que les équipements non fixes)

1.3.1. L'aéronef ne doit pas présenter de caractéristiques ou de détails de conception dont l'expérience a montré qu'ils étaient dangereux.

1.3.2. L'aéronef, y compris les systèmes et équipements nécessaires pour l'évaluation de la conception de type, ou au titre des règles d'exploitation, doit fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles dans toute l'enveloppe opérationnelle de l'aéronef et suffisamment au-delà, en tenant dûment compte de l'environnement opérationnel du système ou de l'équipement. Les autres systèmes ou équipements qui ne sont pas exigés pour la certification de type ou au titre des règles d'exploitation, qu'ils fonctionnent de manière satisfaisante ou non, ne doivent pas diminuer la sécurité et ne doivent pas compromettre le bon fonctionnement de tout autre système ou équipement. Les systèmes et équipements doivent pouvoir être utilisés sans nécessiter de compétence ou force exceptionnelles.

1.3.3. Les systèmes et équipements de l'aéronef, pris séparément et en liaison les uns avec les autres, doivent être conçus de telle manière qu'une seule défaillance dont il n'est pas démontré qu'elle est extrêmement improbable n'entraîne pas une situation de défaillance catastrophique, et la probabilité d'une situation de défaillance doit être inversement proportionnelle à la gravité de ses effets sur l'aéronef et ses occupants. S'agissant du critère de la défaillance unique ci-dessus, il est admis qu'il faut tenir dûment compte de la taille et de la configuration globale de l'aéronef et qu'il peut en découler que certaines pièces et certains systèmes des hélicoptères et des avions de petite taille ne satisfont pas à ce critère.

1.3.4. Les informations nécessaires pour le bon déroulement du vol et les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité doivent être fournies à l'équipage ou au personnel de maintenance, selon le cas, d'une manière claire, cohérente et non ambiguë. Les systèmes, équipements et dispositifs de contrôle, y compris les indications et les annonces, doivent être conçus et placés de manière à minimiser les erreurs qui pourraient contribuer à l'apparition de dangers.

1.3.5. Des précautions de conception doivent être prises pour minimiser les dangers résultant, pour l'aéronef et ses occupants, de menaces raisonnablement probables, et notamment de menaces relatives à la sécurité de l'information, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'aéronef, y compris la protection contre le risque d'une défaillance grave ou d'une rupture d'un équipement non fixe.

1.4. Équipements non fixes

1.4.1. Les équipements non fixes doivent remplir leur fonction de sécurité ou leur fonction liée à la sécurité comme prévu dans toutes les conditions d'utilisation prévisibles, à moins que cette fonction puisse également être exercée par d'autres moyens.

▼B

1.4.2. Les équipements non fixes doivent pouvoir être utilisés sans nécessiter de compétence ou force exceptionnelles.

1.4.3. Les équipements non fixes, qu'ils fonctionnent de manière satisfaisante ou non, ne doivent pas diminuer la sécurité ni compromettre le bon fonctionnement de tout autre équipement, système ou dispositif.

1.5. Maintien de la navigabilité

1.5.1. Tous les documents nécessaires, y compris les instructions relatives au maintien de la navigabilité, doivent être établis et mis à disposition pour garantir que la norme de navigabilité liée au type d'aéronef et à toute partie associée est maintenue pendant toute la durée d'exploitation de l'aéronef.

1.5.2. Il faut prévoir les moyens permettant d'inspecter, de régler, de lubrifier, de retirer ou de remplacer toute pièce et équipement non fixe si cela s'avère nécessaire pour assurer le maintien de la navigabilité.

1.5.3. Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent se présenter sous la forme d'un ou de plusieurs manuels, selon qu'il conviendra, en fonction du volume d'informations à fournir. Les manuels doivent contenir les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien, les procédures de diagnostic et d'inspection et se présenter dans un format permettant une utilisation facile.

1.5.4. Les instructions relatives au maintien de la navigabilité doivent contenir des limitations de navigabilité précisant chaque date de remplacement obligatoire, les intervalles d'inspection obligatoires, et les procédures d'inspection obligatoires y afférentes.

2. ASPECTS DU FONCTIONNEMENT D'UN PRODUIT LIÉS À LA NAVIGABILITÉ

2.1. Il faut démontrer que les éléments ci-après ont été pris en considération pour assurer la sécurité des personnes à bord de l'aéronef ou au sol pendant le fonctionnement du produit.

a) Les types d'exploitation pour lesquels l'aéronef est agréé doivent être déterminés et les restrictions et informations nécessaires pour assurer l'exploitation en toute sécurité, y compris les limitations et performances environnementales, doivent être établies.

b) L'aéronef doit pouvoir être contrôlé et manœuvré en toute sécurité dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, y compris après la défaillance d'un ou, le cas échéant, de plusieurs systèmes de propulsion, en tenant compte de la taille et de la configuration de l'aéronef. Il faut tenir dûment compte de la force du pilote, de l'environnement du poste de pilotage, de la charge de travail du pilote et d'autres facteurs humains, ainsi que de la phase de vol et de sa durée.

c) Il doit être possible de passer sans heurts d'une phase de vol à une autre sans que cela implique en matière de pilotage une compétence, une vigilance, une force ou une charge de travail exceptionnelles dans toutes les conditions d'exploitation susceptibles de se présenter.

d) L'aéronef doit présenter une stabilité telle que les exigences imposées au pilote ne soient pas excessives compte tenu de la phase de vol et de sa durée.

e) Il faut établir des procédures pour les exploitations normales, les défaillances et les situations d'urgence.

f) Il faut prévoir des alarmes ou autres signaux dissuasifs pour empêcher le dépassement de l'enveloppe de vol normale, en fonction du type d'aéronef.

g) Les caractéristiques de l'aéronef et de ses systèmes doivent permettre de rétablir la situation en toute sécurité à partir des conditions extrêmes de l'enveloppe de vol qui peuvent être rencontrées.

▼B

2.2. Les limitations opérationnelles et les autres informations nécessaires pour assurer l'exploitation en toute sécurité doivent être portées à la connaissance des membres de l'équipage.

2.3. Le fonctionnement des produits doit être protégé contre les dangers résultant de conditions externes et internes défavorables, y compris les conditions environnementales.

a) En particulier, et en fonction du type d'opération, aucune situation d'insécurité ne doit résulter de l'exposition à des phénomènes tels que (cette énumération n'étant pas exhaustive): mauvaises conditions météorologiques, foudre, impact d'oiseau, champ de rayonnement de haute fréquence, ozone, etc., qui sont raisonnablement susceptibles de survenir lors du fonctionnement du produit, en tenant compte de la taille et de la configuration de l'aéronef.

b) Les compartiments de cabine, en fonction du type d'opération, doivent garantir aux passagers des conditions de transport adéquates et une protection appropriée contre tout danger prévisible arrivant lors des opérations en vol ou résultant des situations d'urgence, y compris le feu, la fumée, les gaz toxiques et les risques de décompression rapide, en tenant compte de la taille et de la configuration de l'aéronef. Des dispositions doivent être prises pour donner aux occupants des chances raisonnables d'éviter des blessures graves et d'évacuer rapidement l'aéronef et pour les protéger contre l'effet des forces de décélération en cas d'atterrissage ou d'amerrissage d'urgence. Une signalisation et des annonces claires et sans ambiguïté doivent être prévues, au besoin, pour informer les occupants concernant les comportements de maintien de la sécurité ainsi que l'emplacement et l'utilisation correcte des équipements de sécurité. Les équipements de sécurité nécessaires doivent être facilement accessibles.

c) Les postes d'équipage, en fonction du type d'opération, doivent être conçus de manière à faciliter les opérations en vol, et notamment à permettre une prise de conscience des différentes situations, ainsi que la gestion de toute situation prévisible et situation d'urgence. L'environnement des postes d'équipage ne doit pas compromettre la capacité de l'équipage de s'acquitter de sa mission et leur conception doit permettre d'éviter toute atteinte à l'intégrité en cours d'opération ainsi que toute manœuvre incorrecte des commandes.

3. ORGANISMES (Y COMPRIS LES PERSONNES PHYSIQUES) ENGAGÉS DANS UNE ACTIVITÉ DE CONCEPTION, DE PRODUCTION, DE GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ OU DE MAINTENANCE

3.1. En fonction du type d'activité, un agrément d'organisme doit être délivré lorsque les conditions ci-après sont remplies:

a) l'organisme doit disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble de ses tâches. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

b) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, ce dernier doit mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système;

c) l'organisme doit prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences essentielles en matière de navigabilité énoncées dans la présente annexe;

▼B

d) l'organisme doit établir un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point b) et des dispositions prévues au point c), afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Le système de comptes rendus d'événements doit être conforme au droit de l'Union applicable.

3.2. Les conditions énumérées aux points 3.1.c) et 3.1.d) ne s'appliquent pas dans le cas des organismes chargés de la formation à la maintenance.

3.3. Les personnes physiques engagées dans une activité de maintenance doivent acquérir et entretenir un niveau de connaissances théoriques, de compétences pratiques et d'expérience adapté à ce type d'activité.

▼B

ANNEXE III

Exigences essentielles relatives à la compatibilité environnementale en ce qui concerne les produits

1. Les produits doivent être conçus de manière à minimiser le bruit autant que possible, en tenant compte du point 4.

2. Les produits doivent être conçus de manière à minimiser les émissions autant que possible, en tenant compte du point 4.

3. Les produits doivent être conçus de manière à minimiser les émissions résultant de l'évaporation ou des rejets de fluides, en tenant compte du point 4.

4. Les compromis à trouver entre les mesures de conception destinées à minimiser le bruit, les différents types d'émissions et les rejets de fluides doivent être pris en compte.

5. L'éventail complet des conditions d'exploitation et des zones géographiques dans lesquelles le bruit et les émissions des aéronefs sont importants doit être pris en considération lorsque ce bruit et ses émissions sont minimisés.

6. Les systèmes et équipements à bord de l'aéronef qui sont nécessaires pour des raisons de protection de l'environnement doivent être conçus, fabriqués et entretenus de manière à fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles. Leur fiabilité doit être adéquate au regard de leur incidence escomptée sur la compatibilité environnementale du produit.

7. Les instructions, procédures, ressources, manuels, limitations et inspections nécessaires pour garantir le maintien de la conformité d'un produit aéronautique avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe doivent être établis et fournis aux utilisateurs de manière claire.

8. Les organismes intervenant dans la conception, la production et la maintenance des produits aéronautiques doivent:

   a) disposer de tous les moyens nécessaires pour garantir la conformité d'un produit aéronautique avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe; et

   b) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir la conformité d'un produit aéronautique avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe.

▼B

ANNEXE IV

Exigences essentielles relatives au personnel navigant

1. FORMATION DES PILOTES

1.1. Généralités

Toute personne qui entreprend une formation en vue de piloter un aéronef doit posséder un niveau d'éducation et des aptitudes physiques et mentales suffisants pour acquérir, mémoriser et démontrer qu'elle possède les connaissances théoriques et les compétences pratiques nécessaires.

1.2. Connaissances théoriques

Un pilote doit acquérir et entretenir un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef et proportionnel aux risques liés au type d'activité concerné. Ces connaissances doivent couvrir au moins les aspects suivants:

a) droit aérien;

b) connaissance générale des aéronefs;

c) sujets techniques relatifs à la catégorie de l'aéronef;

d) préparation au vol et performances;

e) performances et limites humaines;

f) météorologie;

g) navigation;

h) procédures opérationnelles, dont la gestion des ressources;

i) principes de vol;

j) communications; et

k) compétences à caractère non technique, dont la détection et la gestion des menaces et des erreurs.

1.3. Démonstration et maintien des connaissances théoriques

1.3.1. L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques doivent être démontrées par l'évaluation continue pendant la formation et, le cas échéant, par des examens.

1.3.2. Un niveau approprié de connaissances théoriques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles doit être proportionnée au niveau de risque lié à l'activité.

1.4. Compétences pratiques

Un pilote doit acquérir et entretenir les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions à bord d'un aéronef. Ces compétences doivent être proportionnées aux risques liés au type d'activité et couvrir, si cela est approprié aux fonctions exercées à bord de l'aéronef, les éléments suivants:

a) activités avant le vol et en vol, notamment les performances de l'aéronef, les calculs de masse et de centrage, l'inspection et l'entretien courant des aéronefs, la gestion du carburant/de l'énergie, l'appréciation des conditions météorologiques, la planification du trajet, les restrictions de l'espace aérien et la disponibilité des pistes;

▼B

b) manœuvres au sol et vol en circuit d'aérodrome;

c) précautions à prendre et procédures à appliquer pour éviter les collisions;

d) pilotage de l'aéronef au moyen de repères visuels extérieurs;

e) manœuvres en vol, y compris en situation critique, et manœuvres de rétablissement associées, dans la mesure des possibilités techniques;

f) décollages et atterrissages normaux et par vent de travers;

g) vol avec référence aux seuls instruments, en rapport avec le type d'activité;

h) procédures opérationnelles, y compris le travail en équipage et la gestion des ressources, en rapport avec le type d'opération, qu'elle soit monopilote ou en équipage multiple;

i) navigation et mise en œuvre des règles de l'air et des procédures associées, avec utilisation, selon le cas, de repères visuels ou d'aides à la navigation;

j) exploitation en situation anormale et d'urgence, y compris la simulation de mauvais fonctionnements des équipements de l'aéronef;

k) respect des procédures des services de la circulation aérienne et des procédures de communications;

l) aspects spécifiques propres aux différents types ou classes d'aéronefs;

m) formation pratique additionnelle pouvant être requise pour réduire les risques liés à des activités spécifiques; et

n) les compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et à la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques.

1.5. Démonstration et maintien des compétences pratiques

1.5.1. Un pilote doit démontrer qu'il est capable d'exécuter les procédures et manœuvres avec un degré de compétence correspondant aux fonctions exercées à bord de l'aéronef:

a) en respectant les limitations opérationnelles de l'aéronef;

b) en faisant preuve d'un jugement sûr et de qualités d'aviateur;

c) en appliquant les connaissances aéronautiques;

d) en conservant la maîtrise de l'aéronef à tout instant de manière que la réussite d'une procédure ou d'une manœuvre soit assurée; et

e) en appliquant les compétences à caractère non technique, y compris celles relatives à la détection et à la gestion des menaces et des erreurs, à l'aide de méthodes d'évaluation appropriées, en liaison avec l'évaluation des compétences techniques.

1.5.2. Un niveau approprié de compétences relatif aux aptitudes pratiques doit être maintenu. Le respect de cette exigence doit être démontré par des évaluations, des examens, des tests ou des contrôles réguliers. La fréquence des examens, tests ou contrôles est proportionnée au niveau de risque lié à l'activité.

▼B

1.6. Compétences linguistiques

Un pilote doit posséder un niveau de compétences linguistiques adapté à l'exercice de ses fonctions à bord de l'aéronef. Ces compétences incluent:

a) la capacité à comprendre les documents d'information météorologique;

b) l'utilisation des cartes aéronautiques de vol en route, de départ et d'approche et des documents associés d'informations aéronautiques, et

c) la capacité à communiquer avec les autres membres de l'équipage et les services de la circulation aérienne pendant toutes les phases du vol, y compris la préparation du vol, dans la langue utilisée dans les communications radiotéléphoniques effectuées pendant le vol.

1.7. Simulateurs d'entraînement au vol

Lorsqu'un simulateur d'entraînement au vol est utilisé pour la formation ou pour démontrer que les compétences pratiques ont été acquises ou sont maintenues, ce simulateur doit atteindre un niveau donné de performance dans les domaines se rapportant à l'exécution de la tâche concernée. En particulier, la reproduction de la configuration, des qualités de vol, des performances de l'aéronef et du comportement des systèmes doit représenter l'aéronef de façon adéquate.

1.8. Programme de formation

1.8.1. La formation doit être dispensée dans le cadre d'un programme de formation.

1.8.2. Un programme de formation doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) un programme d'étude doit être établi pour chaque type de cours, et

b) le programme de formation doit être réparti entre enseignement théorique et instruction pratique au pilotage (y compris sur outil de simulation), le cas échéant.

1.9. Instructeurs

1.9.1. Instruction théorique

L'instruction théorique doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ils doivent:

a) posséder les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée, et

b) être en mesure d'utiliser les techniques d'instruction appropriées.

1.9.2. Instruction au pilotage en vol et en vol simulé

L'instruction au pilotage en vol et en vol simulé doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés qui répondent aux exigences suivantes:

a) satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée;

b) être capable d'utiliser les techniques d'instruction appropriées;

c) avoir pratiqué les techniques d'instruction relatives aux manœuvres et procédures de vol destinées à fournir une instruction au pilotage;

▼B

d) avoir démontré leur capacité à enseigner dans les domaines où l'instruction au pilotage doit être dispensée, y compris l'instruction concernant les procédures avant le vol, après le vol et au sol, et

e) suivre régulièrement des formations de remise à niveau pour assurer l'actualisation du niveau de l'instruction.

Les instructeurs de vol procédant à une activité de formation dans un aéronef doivent également être habilités à remplir les fonctions de commandants de bord des aéronefs pour lesquels la formation est dispensée, sauf en ce qui concerne la formation aux nouveaux types d'aéronefs.

1.10. Examinateurs

Les responsables de l'évaluation de l'aptitude des pilotes doivent:

a) satisfaire aux exigences concernant les instructeurs de vol ou les instructeurs sur simulateur de vol, et

b) être capables d'évaluer les performances des pilotes et d'effectuer des tests et des contrôles en vol.

2. EXIGENCES RELATIVES À L'EXPÉRIENCE — PILOTES

Toute personne intervenant comme membre d'un équipage de conduite, instructeur ou examinateur doit acquérir et entretenir une expérience suffisante pour les fonctions exercées, sauf si les actes d'exécution, adoptés sur la base du présent règlement, prévoient que ses compétences doivent être démontrées conformément au point 1.5.

3. APTITUDE MÉDICALE — PILOTES

3.1. Critères médicaux

3.1.1. Tout pilote doit démontrer périodiquement son aptitude médicale à remplir de manière satisfaisante ses fonctions, compte tenu du type d'activité qu'il exerce. Cette aptitude doit être établie par une évaluation appropriée fondée sur les meilleures pratiques aéromédicales, compte tenu du type d'activité et de l'éventuelle dégradation mentale et physique due à l'âge.

L'aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, signifie que le pilote est indemne de toute affection et de tout handicap le rendant incapable:

a) d'exécuter les tâches nécessaires au pilotage d'un aéronef;

b) de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées, ou

c) de percevoir correctement son environnement.

3.1.2. Lorsque l'aptitude médicale n'est pas pleinement démontrée, des mesures correctives assurant une sécurité de vol équivalente peuvent être mises en œuvre.

3.2. Examinateurs aéromédicaux

Un examinateur aéromédical doit:

a) être admis à l'exercice légal de la médecine;

▼B

b) avoir reçu une formation en médecine aéronautique et suivre régulièrement des formations de remise à niveau en médecine aéronautique pour maintenir les critères d'évaluation à jour, et

c) avoir acquis une connaissance et une expérience pratiques concernant les conditions dans lesquelles les pilotes exercent leurs fonctions.

3.3. Centres aéromédicaux

Un centre aéromédical doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à ses prérogatives. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

b) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système, et

c) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences.

4. MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CABINE

4.1. Généralités

Les membres d'équipage de cabine:

a) doivent suivre régulièrement des formations pour atteindre et maintenir le niveau de compétences requis pour exécuter les tâches de sécurité qui leur sont assignées, et ces compétences doivent être régulièrement contrôlées, et

b) leur aptitude médicale doit être régulièrement contrôlée, afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les tâches de sécurité qui leur sont assignées. Le respect de cette exigence est démontré dans le cadre d'un examen approprié fondé sur les meilleures pratiques aéromédicales.

4.2. Programme de formation

4.2.1. Si le type d'opération ou de prérogatives le justifie, la formation doit être acquise au moyen d'un programme de formation.

4.2.2. Un programme de formation doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) un programme d'étude doit être établi pour chaque type de cours, et

b) le programme de formation doit être réparti entre enseignement théorique et instruction pratique (y compris sur outil de simulation), le cas échéant.

4.3. Instructeurs des membres d'équipage de cabine

L'instruction doit être dispensée par des instructeurs dûment qualifiés. Ces instructeurs doivent:

a) posséder les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée;

b) être en mesure d'utiliser les techniques d'instruction appropriées, et

c) suivre régulièrement des formations de remise à niveau pour entretenir le niveau de l'instruction.

▼B

4.4. Examinateurs d'équipage de cabine

Les personnes chargées de l'examen des membres d'équipage de cabine doivent:

a) satisfaire aux exigences concernant les instructeurs des membres d'équipage de cabine, et

b) être capables d'évaluer les performances des membres d'équipage de cabine et de réaliser les examens.

5. ORGANISMES DE FORMATION

Un organisme de formation dispensant une formation de pilote ou de membres d'équipage de cabine doit satisfaire aux exigences suivantes:

a) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

b) en fonction du type de formation dispensée et de la taille de l'organisme, mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité, y compris les risques liés à la dégradation du niveau de formation, et veiller à l'amélioration constante de ce système, et

c) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec ces exigences.

▼B

ANNEXE V

Exigences essentielles relatives aux opérations aériennes

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. Un vol ne doit pas avoir lieu si les membres d'équipage et, selon le cas, tous les autres membres du personnel d'exploitation prenant part à sa préparation et à son exécution ne connaissent pas les lois, règlements et procédures régissant l'exécution de leurs tâches et applicables aux zones à traverser, aux aérodromes qu'il est prévu d'utiliser et aux installations de navigation aérienne connexes.

1.2. Un vol doit être exécuté conformément aux procédures opérationnelles prévues dans le manuel de vol ou, le cas échéant, dans le manuel d'exploitation pour la préparation et l'exécution du vol.

1.3. Avant tout vol, les rôles et les tâches de chacun des membres de l'équipage doivent être définis. Le pilote commandant de bord est responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef et de la sécurité de tous les membres d'équipage, des passagers et du fret transportés.

1.4. Les produits ou substances pouvant constituer un risque significatif pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement, comme les marchandises dangereuses, les armes et les munitions, ne doivent pas être transportés par aéronef, sauf si des procédures et instructions spécifiques de sécurité sont appliquées pour réduire les risques qui y sont liés.

1.5. Tous les documents, données, comptes rendus et informations nécessaires pour établir le respect des conditions énoncées au point 5.3 doivent être conservés pour chaque vol et tenus à disposition et protégés contre les modifications non autorisées pendant une période minimale compatible avec le type d'opération.

2. PRÉPARATION DU VOL

Un vol ne peut débuter qu'après vérification, par les moyens raisonnables disponibles, que toutes les conditions ci-après sont remplies:

a) Les installations directement nécessaires au vol et à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef, notamment les installations de communication et les aides à la navigation, sont disponibles pour l'exécution du vol, compte tenu de la documentation des services d'information aéronautiques disponible.

b) L'équipage doit connaître l'emplacement et le mode d'emploi des équipements de secours et ces informations doivent être communiquées aux passagers. L'équipage et les passagers doivent disposer d'informations suffisantes, en rapport avec l'exploitation et spécifiques aux équipements installés, sur les procédures d'urgence et sur l'utilisation des équipements de sécurité de la cabine.

c) Le commandant de bord doit vérifier:

i) que l'aéronef satisfait aux conditions de navigabilité indiquées au point 6;

ii) le cas échéant, que l'aéronef est dûment immatriculé et que les certificats répondant à cette exigence sont à bord de l'aéronef;

iii) que les instruments et les équipements visés au point 5 et requis pour l'exécution du vol sont installés à bord de l'aéronef et fonctionnent correctement, sauf si dispense par la LME applicable ou par un document équivalent;

▼B

iv) que la masse de l'aéronef et son centre de gravité sont tels que le vol peut être exécuté dans les limites prescrites par la documentation en matière de navigabilité;

v) que l'ensemble des bagages de cabine, bagages à main et fret est correctement chargé et arrimé, et

vi) que les limitations opérationnelles de l'aéronef indiquées au point 4 ne seront dépassées à aucun moment du vol.

d) Les informations concernant les conditions météorologiques à l'aérodrome de départ, de destination et, le cas échéant, de dégagement, ainsi que les conditions en route, doivent être à la disposition des équipages de conduite. Une attention particulière doit être accordée aux conditions atmosphériques potentiellement dangereuses.

e) Des mesures correctives ou des plans d'urgence appropriés doivent être prévus pour faire face aux conditions atmosphériques potentiellement dangereuses qui sont susceptibles d'être rencontrées en vol.

f) Pour les vols effectués selon les règles de navigation à vue, les conditions météorologiques sur le trajet qui sera emprunté doivent être de nature à permettre le respect de ces règles. Pour les vols effectués selon les règles de navigation aux instruments, un aérodrome de destination et, s'il y a lieu, un ou des aérodromes de dégagement où l'aéronef peut atterrir doivent être sélectionnés, compte tenu, en particulier, des prévisions météorologiques, des disponibilités en services de navigation aérienne, des disponibilités en installations au sol et des procédures de navigation aux instruments approuvées par l'État dans lequel se situe l'aérodrome de destination ou l'aérodrome de dégagement.

g) La quantité embarquée de carburant/d'énergie de propulsion et de consommables doit être suffisante pour garantir que le vol prévu pourra être exécuté en toute sécurité, compte tenu des conditions météorologiques, de tout élément modifiant les performances de l'aéronef et de tout retard attendus pendant le vol. En outre, une réserve de carburant/d'énergie doit être prévue pour parer à toute éventualité. Des procédures de gestion en vol du carburant/de l'énergie doivent être mises en place s'il y a lieu.

3. EXPLOITATION

Pour ce qui concerne les exploitations, toutes les conditions ci-après doivent être respectées:

a) si nécessaire compte tenu du type d'aéronef, pendant le décollage et l'atterrissage, et chaque fois que le pilote commandant de bord le juge nécessaire dans un souci de sécurité, chaque membre d'équipage doit être assis à son poste et utiliser les systèmes de retenue existants;

b) si nécessaire compte tenu du type d'aéronef, tous les membres de l'équipage devant être en service dans le poste de pilotage doivent être à leur poste et y rester, avec leur ceinture de sécurité attachée, sauf en route en cas de nécessités physiologiques ou opérationnelles;

c) si nécessaire compte tenu du type d'aéronef et du type d'opération, avant le décollage et l'atterrissage, pendant la circulation au sol et lorsqu'il le juge nécessaire dans un souci de sécurité, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que chaque passager soit correctement assis et attaché;

▼B

d) un vol doit être effectué de telle manière qu'une séparation appropriée avec les autres aéronefs soit maintenue et qu'une marge adéquate de franchissement d'obstacles soit assurée pendant toutes les phases du vol. Cette séparation doit être au moins égale à celle exigée par les règles de l'air applicables, en fonction du type d'opération;

e) un vol ne doit être poursuivi que si l'on sait que les conditions demeureront au moins équivalentes à celles indiquées au point 2. En outre, pour tout vol effectué selon les règles de la navigation aux instruments, la manœuvre d'approche d'un aérodrome ne doit pas être poursuivie au-dessous de certaines altitudes spécifiées ou au-delà d'une certaine position, si les critères de visibilité prescrits ne sont pas satisfaits;

f) en cas d'urgence, le pilote commandant de bord doit veiller à ce que tous les passagers soient informés de toute mesure d'urgence éventuellement requise;

g) le pilote commandant de bord doit prendre toutes les mesures nécessaires pour minimiser les conséquences sur le vol de tout comportement perturbateur de la part d'un passager;

h) un aéronef ne doit circuler sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, ou son rotor ne doit être mis en route, que si la personne qui est aux commandes possède les compétences requises;

i) s'il y a lieu, les procédures applicables de gestion du carburant/de l'énergie en vol doivent être mises en œuvre.

4. PERFORMANCES ET LIMITATIONS OPÉRATIONNELLES DES AÉRONEFS

4.1. Un aéronef doit être exploité conformément à sa documentation de navigabilité et à toutes les procédures et limitations opérationnelles applicables indiquées dans son manuel de vol approuvé ou toute documentation équivalente, selon le cas. Le manuel de vol ou la documentation équivalente doivent être à la disposition de l'équipage et tenus à jour pour chaque aéronef.

4.2. Nonobstant le point 4.1, pour l'exploitation d'hélicoptères, un vol momentané dans les limites de l'enveloppe «hauteur-vitesse» peut être autorisé, à condition que la sécurité soit assurée.

4.3. L'aéronef doit être exploité conformément à la documentation applicable en matière d'environnement.

4.4. Un vol ne peut débuter ou être poursuivi que si les performances prévues de l'aéronef, compte tenu de tous les facteurs qui ont une incidence significative sur son niveau de performance, permettent d'exécuter toutes les phases du vol dans les limites de distance/zone et de franchissement d'obstacles applicables pour la masse d'exploitation prévue. Les facteurs de performance qui ont une incidence significative sur le décollage, le vol en route et l'approche/l'atterrissage sont, en particulier:

a) les procédures opérationnelles;

b) l'altitude-pression de l'aérodrome;

c) les conditions climatiques (température, vent, précipitation et portée visuelle);

d) la taille, la pente et les conditions de la zone de décollage/atterrissage, et

e) l'état de la cellule, du groupe moteur ou des systèmes, compte tenu d'éventuelles détériorations.

▼B

4.5. Ces facteurs doivent être pris en compte directement en tant que paramètres opérationnels, ou indirectement, par l'application de tolérances ou de marges qui peuvent être prévues dans la programmation des données de performance, en fonction du type d'exploitation.

5. INSTRUMENTS, DONNÉES ET ÉQUIPEMENT

5.1. Un aéronef doit être pourvu de tous les équipements de navigation, de communication et autres nécessaires pour le vol prévu, compte tenu de la réglementation relative à la circulation aérienne et des règles de l'air applicables pendant toutes les phases du vol.

5.2. Le cas échéant, un aéronef doit être pourvu de tous les équipements de sécurité, de soins médicaux, d'évacuation et de survie nécessaires, compte tenu des risques liés aux zones où le vol se déroule, aux routes empruntées, à l'altitude du vol et à sa durée.

5.3. Toutes les données nécessaires à l'exécution du vol par l'équipage doivent être mises à jour et se trouver à bord de l'aéronef, conformément à la réglementation relative à la circulation aérienne et aux règles de l'air applicables, et compte tenu de l'altitude du vol et des zones dans lesquelles il se déroule.

6. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ ET COMPATIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE DES PRODUITS

6.1. Un aéronef ne peut être utilisé que lorsque les conditions suivantes sont remplies:

a) l'aéronef satisfait aux conditions de navigabilité et peut être exploité de manière sûre et dans le respect de l'environnement;

b) les équipements opérationnels et d'urgence nécessaires à l'exécution du vol prévu sont en état de fonctionner;

c) le document de navigabilité et, le cas échéant, le certificat acoustique de l'aéronef sont valides, et

d) l'aéronef est entretenu conformément aux exigences applicables.

6.2. Avant chaque vol ou avant une série de vols consécutifs, l'aéronef doit faire l'objet d'une visite prévol, afin de déterminer s'il est en état d'effectuer le vol prévu.

6.3. Un aéronef ne peut être utilisé que s'il est remis en service après entretien par des personnes ou des organismes qualifiés. Le document de remise en service signé doit décrire en particulier les principales tâches de maintenance effectuées.

6.4. Les documents nécessaires pour prouver l'état de navigabilité et de compatibilité environnementale de l'aéronef doivent être conservés et protégés contre les modifications non autorisées pendant la période correspondant aux exigences applicables en matière de maintien de la navigabilité, jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, et en tout cas pendant au moins 24 mois.

6.5. Toutes les modifications et réparations doivent être conformes aux exigences essentielles de navigabilité et, le cas échéant, de compatibilité environnementale des produits. Les données justificatives démontrant la conformité avec les exigences de navigabilité et de compatibilité environnementale des produits doivent être conservées et protégées contre les modifications non autorisées.

▼B

6.6. Il est de la responsabilité de l'exploitant d'aéronefs de veiller à ce que ses exigences en matière de sûreté et de sécurité soient respectées lorsque la maintenance est exécutée par un tiers.

7. MEMBRES D'ÉQUIPAGE

7.1. Le nombre de membres d'équipage et la composition de l'équipage doivent être déterminés en prenant en compte:

a) les restrictions de certification de l'aéronef et, le cas échéant, la démonstration d'évacuation d'urgence qui lui est applicable;

b) la configuration de l'aéronef, et

c) le type et la durée de l'exploitation.

7.2. Le pilote commandant de bord doit avoir l'autorité pour donner tous les ordres nécessaires et à prendre toutes les mesures qui s'imposent afin de garantir l'exploitation et la sécurité de l'aéronef ainsi que la sécurité des personnes et/ou des biens transportés.

7.3. En cas de situation d'urgence mettant en danger l'exploitation ou la sécurité de l'aéronef et/ou la sécurité des personnes se trouvant à bord, le pilote commandant de bord doit prendre toute mesure qu'il juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité. Lorsque ces mesures impliquent une violation des réglementations ou procédures locales, le pilote commandant de bord a la responsabilité d'en aviser les autorités locales compétentes dans les plus brefs délais.

7.4. Sans préjudice du point 8.12, lorsque d'autres personnes sont transportées à bord, une simulation de situation d'urgence ou anormale ne peut avoir lieu qu'à condition que ces personnes en aient été dûment informées et soient conscientes des risques correspondants avant d'embarquer.

7.5. Aucun membre d'équipage ne doit laisser sa capacité d'exécution des tâches/de prise de décision se dégrader au point de mettre en danger la sécurité du vol à cause des effets de la fatigue, compte tenu notamment d'une accumulation de fatigue, du manque de sommeil, du nombre d'étapes réalisées, du travail de nuit ou des changements de fuseau horaire. Les périodes de repos doivent être suffisamment longues pour permettre aux membres d'équipage de surmonter les effets des services précédents et d'être bien reposés lorsque commence la période de service suivante.

7.6. Les membres d'équipage ne doivent pas exécuter les tâches qui leur sont assignées à bord d'un aéronef lorsqu'ils sont sous l'influence de psychotropes ou de l'alcool, ou inaptes du fait d'une blessure, de la fatigue, d'un traitement médical, d'une maladie ou d'autres causes similaires.

8. EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES OPÉRATIONS DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL ET AUTRES SOUMISES À UNE EXIGENCE DE CERTIFICATION OU DE DÉCLARATION ET EFFECTUÉES AU MOYEN D'AVIONS, D'HÉLICOPTÈRES OU D'AÉRONEFS À ROTOR BASCULANT

8.1. L'exploitation ne peut être entreprise que si les conditions suivantes sont remplies:

a) l'exploitant d'aéronefs doit disposer, directement ou dans le cadre d'accords avec des tiers, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet de l'exploitation. Ces moyens sont notamment les suivants: aéronefs, installations, structure d'encadrement, personnel, équipements, documentation relative aux tâches, aux responsabilités et aux procédures, accès aux données utiles et archivage, cette liste n'étant pas exhaustive;

▼B

b) l'exploitant d'aéronefs ne doit employer que du personnel dûment qualifié et formé, et doit mettre en œuvre et tenir à jour les programmes de formation et de contrôle pour les membres d'équipage et les autres personnels concernés qui sont nécessaires pour que leurs certificats et qualifications soient à jour;

c) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, l'exploitant d'aéronefs doit mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système;

d) l'exploitant d'aéronefs doit établir un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point c), afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Le système de comptes rendus d'événements doit être conforme au droit de l'Union applicable.

8.2. L'exploitation doit répondre aux prescriptions d'un manuel d'exploitation de l'exploitant d'aéronefs. Ce manuel doit contenir toutes les instructions, informations et procédures nécessaires pour tous les aéronefs exploités et dont le personnel d'exploitation a besoin pour s'acquitter de ses tâches. Il doit indiquer les limitations applicables au temps de vol et aux périodes de service de vol ainsi que les périodes de repos des membres d'équipage. Le manuel d'exploitation et ses versions révisées doivent être conformes au manuel de vol approuvé et être modifiés si besoin est.

8.3. L'exploitant d'aéronefs doit mettre en place, s'il y a lieu, des procédures visant à réduire au minimum les conséquences sur la sécurité de l'exploitation de tout comportement perturbateur de la part d'un passager.

8.4. L'exploitant d'aéronefs doit élaborer et entretenir des programmes de sûreté adaptés aux aéronefs et au type d'exploitation, notamment:

a) la sûreté du poste de pilotage;

b) la liste de vérification pour la procédure de fouille de l'aéronef;

c) des programmes de formation, et

d) la protection des systèmes électroniques et informatiques pour prévenir toute interférence et toute altération, délibérées ou non, de ces systèmes.

8.5. Lorsque des mesures de sûreté sont susceptibles de nuire à la sécurité de l'exploitation, les risques doivent être évalués et des procédures appropriées doivent être définies pour réduire les risques pour la sécurité; cela peut nécessiter l'utilisation d'équipements spécialisés.

8.6. L'exploitant d'aéronefs doit désigner un pilote comme commandant de bord parmi les membres de l'équipage de conduite.

8.7. Un système de gestion de la fatigue doit être utilisé pour aider à prévenir la fatigue. Ce système doit prévoir les temps de vol, les périodes de service de vol, les périodes de service et des périodes de repos adaptées, pour un vol ou pour une série de vols. Les limitations prévues par le système de gestion de la fatigue doivent tenir compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le nombre d'étapes réalisées, le décalage horaire, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, les mises en place, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée, le partage des tâches assignées entre les membres d'équipage, ainsi que le renforcement des équipages.

▼B

8.8. L'exploitant d'aéronefs doit veiller à ce que les tâches décrites au point 6.1 et celles décrites aux points 6.4 et 6.5 soient exécutées sous le contrôle d'un organisme responsable de la gestion du maintien de la navigabilité qui doit satisfaire aux exigences de l'annexe II, point 3.1, et de l'annexe III, points 7 et 8.

8.9. L'exploitant d'aéronefs doit veiller à ce que le document de remise en service requis au point 6.3 soit délivré par un organisme qualifié pour la maintenance des produits, pièces et équipements non fixes. Cet organisme doit satisfaire aux exigences de l'annexe II, point 3.1.

8.10. L'organisme visé au point 8.8 doit élaborer un manuel destiné à aider et à orienter le personnel concerné et décrivant toutes les procédures relatives au maintien de la navigabilité qu'il applique.

8.11. Un système de liste de vérification doit être prévu pour être utilisé, le cas échéant, par les membres d'équipage à toutes les étapes de l'exploitation de l'aéronef dans des conditions et situations normales, anormales et d'urgence. Des procédures doivent être établies pour toute situation d'urgence raisonnablement prévisible.

8.12. Aucune simulation de situation d'urgence ou anormale ne peut avoir lieu lorsque des passagers ou du fret sont transportés.

▼B

ANNEXE VI

Exigences essentielles relatives aux entités qualifiées

1. L'entité qualifiée, son directeur et le personnel chargé d'exécuter les tâches de certification et de supervision ne doivent pas intervenir, ni directement, ni comme mandataires, dans la conception, la production, la commercialisation ou la maintenance des produits, pièces, équipements non fixes, constituants ou systèmes, ni dans leur exploitation, leur mise en service ou leur utilisation. Cela n'exclut pas la possibilité d'un échange d'informations techniques entre les organismes concernés et l'entité qualifiée.

   Nonobstant le premier alinéa, un organisme créé dans le but de promouvoir l'aviation sportive ou de loisir est susceptible d'obtenir l'accréditation en tant qu'entité qualifiée pour autant qu'il démontre, à la satisfaction de l'autorité d'accréditation, qu'il a mis en place des mécanismes adéquats de prévention des conflits d'intérêts.

2. L'entité qualifiée et le personnel chargé des tâches de certification et de supervision doivent s'acquitter de leur mission avec la plus grande intégrité professionnelle et la plus haute compétence technique possibles et ne doivent faire l'objet d'aucune pression ni incitation de quelque type que ce soit, en particulier de nature financière, susceptibles d'affecter leur jugement et leurs décisions ou les résultats de leurs tâches de certification et de supervision, notamment de la part de personnes ou de groupes de personnes concernés par lesdits résultats.

3. L'entité qualifiée doit disposer du personnel et des moyens nécessaires pour accomplir correctement les tâches techniques et administratives liées à la procédure de certification et de supervision; elle doit également avoir accès aux équipements nécessaires pour des contrôles exceptionnels.

4. L'entité qualifiée et le personnel chargé de l'enquête doivent posséder:

   a) une formation technique et professionnelle solide, ou une expertise suffisante acquise par la pratique d'activités pertinentes;

   b) une connaissance satisfaisante des exigences relatives aux tâches de certification et de supervision qu'ils exécutent, ainsi qu'une expérience adéquate de ces activités;

   c) l'aptitude requise pour rédiger les déclarations, procès-verbaux et rapports attestant que les tâches de certification et de supervision ont été exécutées.

5. L'impartialité du personnel chargé des tâches de certification et de supervision doit être garantie. Sa rémunération ne doit pas être fonction du nombre d'enquêtes effectuées ni de leurs résultats.

6. L'entité qualifiée doit contracter une assurance en responsabilité, à moins que cette responsabilité ne soit couverte par un État membre en vertu de sa législation nationale.

7. Le personnel de l'entité qualifiée doit observer le secret professionnel à l'égard de toute information recueillie dans le cadre de l'exécution de ses tâches en vertu du présent règlement.

▼B

ANNEXE VII

Exigences essentielles relatives aux aérodromes

1. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES, INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS

1.1. Aire de mouvement

1.1.1. Les aérodromes comprennent une aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs, qui remplit les conditions suivantes:

a) l'aire d'atterrissage et de décollage présente des dimensions et des caractéristiques adaptées aux aéronefs auxquels elle est destinée;

b) l'aire d'atterrissage et de décollage dispose, le cas échéant, d'une force portante suffisante pour supporter une utilisation répétée par les aéronefs prévus. Lesdites aires non destinées à une utilisation répétée doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs;

c) l'aire d'atterrissage et de décollage est conçue pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

d) la pente et les changements de pente de l'aire d'atterrissage et de décollage n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

e) les caractéristiques de la surface de l'aire d'atterrissage et de décollage sont adaptées à son utilisation par les aéronefs prévus, et

f) l'aire d'atterrissage et de décollage est libre de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

1.1.2. Lorsqu'il y a plusieurs aires identifiées pour l'atterrissage et le décollage, celles-ci sont agencées de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

1.1.3. L'aire identifiée pour l'atterrissage et le décollage est entourée par des aires délimitées. Ces aires sont destinées à protéger les aéronefs qui les survolent pendant les opérations de décollage ou d'atterrissage ou à atténuer les conséquences d'un atterrissage court, d'une sortie latérale de piste ou d'un dépassement de piste imprévus; elles remplissent les conditions suivantes:

a) ces aires présentent des dimensions adaptées à l'exploitation prévue des aéronefs;

b) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

c) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs. Cela ne doit pas empêcher d'y installer des équipements frangibles si l'exploitation des aéronefs l'exige, et

d) chacune de ces aires dispose d'une force portante suffisante pour remplir sa fonction.

▼B

1.1.4. Les aires d'un aérodrome destinées à la circulation au sol ou au stationnement des aéronefs, ainsi que leurs abords immédiats, sont conçus pour permettre l'exploitation, en toute sécurité des aéronefs qui utiliseront l'une ou l'autre de ces aires, et ce quelles que soient les conditions prévues; elles remplissent les conditions suivantes:

a) ces aires disposent d'une force portante suffisante pour tolérer une utilisation répétée par les aéronefs prévus, sauf s'il s'agit d'aires uniquement destinées à une utilisation occasionnelle, lesquelles doivent seulement être aptes à supporter les aéronefs;

b) ces aires sont conçues pour permettre l'évacuation des eaux et éviter que l'eau stagnante ne constitue un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

c) la pente et les changements de pente de ces aires n'engendrent pas de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs;

d) les caractéristiques de la surface de ces aires sont adaptées à leur utilisation par les aéronefs prévus, et

e) ces aires sont libres de tout objet qui pourrait entraîner un risque inacceptable pour les aéronefs. Cela ne doit pas empêcher de stationner, à des endroits ou dans des zones déterminés avec précision, les équipements nécessaires à l'aire en question.

1.1.5. Toute autre infrastructure destinée à être utilisée par les aéronefs est conçue de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour les aéronefs qui l'utilisent.

1.1.6. Les édifices, bâtiments, équipements ou zones de stockage sont situés et conçus de façon à ne pas entraîner de risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs.

▼C2

1.1.7. Les moyens nécessaires sont fournis pour éviter que des personnes non autorisées, des véhicules non autorisés ou des animaux d'une taille susceptible d'entraîner un risque inacceptable pour l'exploitation des aéronefs ne pénètrent sur l'aire de mouvement, sans préjudice des dispositions nationales et internationales relatives à la protection des animaux.

▼B

1.2. Dégagements d'obstacle

1.2.1. Afin de protéger les aéronefs approchant d'un aérodrome pour y atterrir ou quittant un aérodrome, il convient de définir des itinéraires ou zones d'arrivée et de départ. Ces itinéraires ou zones assurent aux aéronefs les dégagements exigés par rapport aux obstacles situés aux abords de l'aérodrome en tenant dûment compte des caractéristiques physiques locales.

1.2.2. Ces dégagements d'obstacle sont appropriés à la phase de vol et au type d'exploitation effectué. Ils tiennent également compte des équipements utilisés pour déterminer la position des aéronefs.

1.3. Équipements d'aérodrome liés à la sécurité, y compris les aides visuelles et non visuelles

1.3.1. Les aides sont adaptées à leur usage et reconnaissables et fournissent des informations univoques aux utilisateurs dans toutes les conditions d'exploitation prévues.

1.3.2. Les équipements d'aérodrome liés à la sécurité fonctionnent selon le but recherché dans les conditions d'exploitation prévues. Que ce soit dans des conditions d'exploitation normales ou en cas de panne, les équipements d'aérodrome liés à la sécurité n'engendrent de risque inacceptable pour la sécurité aérienne.

▼B

1.3.3. Les aides et leur système d'alimentation électrique sont conçus de sorte que les pannes n'entraînent pas la transmission d'informations inappropriées, trompeuses ou insuffisantes aux utilisateurs, ni l'interruption d'un service essentiel.

1.3.4. Les moyens de protection nécessaires sont prévus pour éviter à ces aides tout dommage ou perturbation.

1.3.5. Les sources de rayonnement ou la présence d'objets mobiles ou fixes ne créent pas d'interférence avec le fonctionnement des systèmes de communications, de navigation et de surveillance aéronautiques et ne nuisent pas à leur performance.

1.3.6. Le personnel concerné dispose d'informations sur l'exploitation et l'utilisation des équipements d'aérodrome liés à la sécurité, ainsi que d'indications claires sur les conditions qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour la sécurité aérienne.

1.4. Données relatives aux aérodromes

1.4.1. Des données relatives aux aérodromes et aux services disponibles sont établies et actualisées.

1.4.2. Les données sont précises, lisibles, complètes et univoques. L'authenticité et un niveau d'intégrité approprié sont maintenus.

1.4.3. Les données sont mises à la disposition des utilisateurs et des prestataires de services de navigation aérienne pertinents, en temps utile, par une méthode de communication suffisamment sûre et rapide.

2. EXPLOITATION ET GESTION

2.1. Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome est responsable de l'exploitation de l'aérodrome. Les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome sont les suivantes:

a) l'exploitant d'aérodrome dispose, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, de tous les moyens nécessaires pour assurer l'exploitation en toute sécurité des aéronefs sur l'aérodrome. Ces moyens sont notamment les suivants: installations, personnel, équipements et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage, cette liste n'étant pas exhaustive;

b) l'exploitant d'aérodrome vérifie que les exigences du point 1 sont respectées à tout moment ou, si ce n'est pas le cas, prend les mesures appropriées pour limiter les risques encourus. Des procédures sont instaurées et appliquées pour que tous les utilisateurs aient connaissance de ces mesures en temps utile;

c) l'exploitant d'aérodrome institue et met en œuvre un programme approprié de gestion des risques faunistiques, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers;

▼C2

d) l'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que la circulation des véhicules et personnes sur l'aire de mouvement et d'autres aires d'exploitation soit coordonnée avec les mouvements des aéronefs de façon à éviter les collisions et les dommages causés aux aéronefs;

▼B

e) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que des procédures visant à limiter les risques liés à l'exploitation de l'aérodrome par temps hivernal, dans de mauvaises conditions météorologiques, avec une visibilité réduite ou la nuit, s'il y a lieu, soient instaurées et appliquées;

f) l'exploitant d'aérodrome prend des dispositions avec d'autres organismes compétents pour garantir la conformité constante aux exigences essentielles relatives aux aérodromes énoncées dans la présente annexe. Parmi ces organismes figurent, entre autres, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de SNA, les prestataires de services d'assistance en escale, les prestataires de services AMS et d'autres organismes dont les activités ou produits peuvent avoir une incidence sur la sécurité des aéronefs;

▼B

g) l'exploitant d'aérodrome vérifie que les organismes intervenant dans le stockage et la distribution du carburant/de l'énergie de propulsion aux aéronefs disposent de procédures pour fournir aux aéronefs du carburant/de l'énergie de propulsion non pollué et de la catégorie adéquate;

h) des manuels d'exploitation et de maintenance des équipements d'aérodrome sont disponibles, utilisés dans la pratique et contiennent les instructions de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien et les procédures de diagnostic et d'inspection;

i) l'exploitant d'aérodrome établit, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, et met en œuvre un plan d'urgence d'aérodrome couvrant les situations d'urgence qui peuvent se produire sur l'aérodrome et dans ses environs. Ce plan est coordonné, selon le cas, avec le plan d'urgence établi au niveau de la collectivité;

j) l'exploitant d'aérodrome veille, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, à ce que l'aérodrome fournisse des services adéquats de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Ces services réagissent à un incident ou un accident avec la rapidité requise et dispose au moins d'un équipement, d'agents d'extinction et du personnel suffisant;

k) l'exploitant d'aérodrome n'emploie que du personnel formé et qualifié pour l'exploitation et la maintenance de l'aérodrome et applique et maintient, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, des programmes de formation et de contrôle afin d'entretenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné;

▼C2

l) l'exploitant d'aérodrome veille à ce que toute personne autorisée à accéder non accompagnée à l'aire de mouvement ou à d'autres aires d'exploitation soit suffisamment formée et qualifiée pour le faire;

▼B

m) le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie est dûment formé et qualifié pour évoluer dans l'environnement de l'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome applique et maintient, directement ou dans le cadre d'accords établis avec des tiers, des programmes de formation et de contrôle afin de maintenir le niveau de compétence de ce personnel, et

n) tout le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie qui peut être appelé à intervenir en cas d'urgence aérienne prouve périodiquement son aptitude médicale à remplir ses fonctions de manière satisfaisante, compte tenu du type d'activité exercée. Dans ce contexte, on entend par aptitude médicale — qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale — le fait que ce personnel ne souffre d'aucune affection ni d'aucun handicap susceptible de l'empêcher:

— d'exécuter les tâches nécessaires à l'intervention en cas d'urgence aérienne,

— de remplir à tout moment les fonctions qui lui sont assignées, ou

— de percevoir correctement son environnement.

2.2. Systèmes de gestion

▼C2

2.2.1. En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, l'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, d'assurer la gestion des risques pour la sécurité et de veiller à l'amélioration constante de ce système.

▼B

2.2.2. L'exploitant d'aérodrome établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point 2.2.1, afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. L'analyse des informations issues de ces comptes rendus d'événements fait intervenir, selon le cas, les parties énumérées au point 2.1.f). Le système de comptes rendus d'événements est conforme au droit de l'Union applicable.

2.2.3. L'exploitant d'aérodrome élabore un manuel d'aérodrome et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'aérodrome et au système de gestion, ainsi qu'au personnel d'exploitation et de maintenance pour qu'il remplisse ses fonctions.

3. ABORDS DES AÉRODROMES

▼C2

3.1.1. L’espace aérien autour des aires de mouvement de l’aérodrome est préservé de tout obstacle afin de permettre l’exploitation des aéronefs prévue sur les aérodromes, sans entraîner de risque inacceptable du fait de la formation d’obstacles aux abords. Par conséquent, des surfaces de franchissement d’obstacles sont déterminées, mises en œuvre et surveillées en permanence pour repérer toute pénétration de ces surfaces.

▼B

3.1.2. Toute pénétration à l'intérieur de ces surfaces exigera une évaluation afin de déterminer si l'objet entraîne un risque inacceptable. Tout objet posant un risque inacceptable est écarté ou compensé par des mesures d'atténuation visant la protection des aéronefs qui utilisent l'aérodrome.

3.1.3. Tout obstacle subsistant fait l'objet d'une publication et, en fonction des besoins, est marqué et, si nécessaire, rendu visible au moyen de signaux lumineux.

3.2. Les dangers liés aux activités humaines et à l'utilisation du sol, dont on trouvera ci-après une liste non limitative, sont contrôlés. Les risques ayant l'une des causes suivantes sont évalués et limités si nécessaire:

a) toute évolution ou changement d'utilisation du sol dans la zone de l'aérodrome;

b) la possibilité de turbulences causées par des obstacles;

c) l'utilisation d'éclairages dangereux, déroutants et trompeurs;

d) l'éblouissement provoqué par de grandes surfaces très réfléchissantes;

▼C2

e) la création de zones susceptibles de favoriser le développement de la faune aux abords de l’aire de mouvement de l’aérodrome; ou

▼B

f) les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes susceptibles de perturber ou d'altérer le fonctionnement des systèmes de communication, de navigation et de surveillance aéronautiques.

3.3. Les États membres veillent à ce qu'un plan d'urgence soit établi pour les situations d'urgence aérienne se produisant à proximité de l'aérodrome.

4. SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

4.1. Responsabilités des prestataires de services d'assistance en escale

Le prestataire de services d'assistance en escale est responsable de l'exploitation en toute sécurité de ses activités sur l'aérodrome. Les responsabilités du prestataire sont les suivantes:

a) le prestataire dispose de tous les moyens nécessaires pour assurer, en toute sécurité, la prestation des services sur l'aérodrome. Ces moyens doivent notamment être les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipements et matériel;

▼B

b) le prestataire se conforme aux procédures figurant dans le manuel d'aérodrome, notamment celles portant sur la circulation de ses véhicules, l'équipement et le personnel, ainsi que sur le risque lié à l'exploitation de l'aérodrome par temps hivernal, la nuit et dans de mauvaises conditions météorologiques;

c) le prestataire fournit les services d'assistance en escale conformément aux procédures et instructions de l'exploitant d'aéronefs pour lequel il travaille;

d) le prestataire veille à ce que des manuels d'exploitation et de maintenance des équipements d'assistance en escale soient disponibles, soient utilisés dans la pratique et contiennent les instructions d'exploitation, de maintenance et de réparation, les informations concernant l'entretien et les procédures de diagnostic et d'inspection;

e) le prestataire n'emploie que du personnel adéquatement formé et qualifié, et met en œuvre et entretient des programmes de formation et de contrôle afin de maintenir le niveau de compétence de tout le personnel concerné;

f) le prestataire veille à ce que son personnel soit physiquement et mentalement apte à remplir ses fonctions de manière satisfaisante, compte tenu du type d'activité et, en particulier, de son incidence possible sur la sécurité et sur la sûreté en rapport avec la sécurité.

4.2. Systèmes de gestion

4.2.1. En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, le prestataire met en œuvre et entretient un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assure la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système. Un tel système est coordonné avec le système de gestion de l'exploitant de l'aérodrome.

4.2.2. Le prestataire établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point 4.2.1 afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Sans préjudice d'autres obligations d'information, le prestataire transmet tous les événements au système de comptes rendus de l'exploitant de l'aérodrome, à celui de l'exploitant d'aéronefs et, s'il y a lieu, à celui du prestataire de services de la circulation aérienne. Le système de comptes rendus d'événements est conforme au droit de l'Union applicable.

4.2.3. Le prestataire élabore un manuel de services d'assistance en escale et exerce ses activités conformément à ce manuel. Ce manuel contient toutes les instructions, informations et procédures nécessaires au service et au système de gestion, ainsi qu'au personnel chargé des services pour qu'il remplisse ses fonctions.

5. SERVICES DE GESTION D'AIRE DE TRAFIC

5.1. Le prestataire de services de gestion d'aire de trafic fournit ses services conformément aux procédures opérationnelles figurant dans le manuel concernant l'aérodrome.

5.2. En fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, le prestataire de services de gestion d'aire de trafic met en œuvre et entretient un système de gestion, y compris de gestion de la sécurité, afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe.

5.3. Le prestataire de services de gestion d'aire de trafic établit, avec l'exploitant de l'aérodrome et le prestataire de services de la circulation aérienne, des arrangements formels décrivant le champ des services à fournir.

▼B

5.4. Le prestataire de services de gestion d'aire de trafic établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point 5.2 afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Sans préjudice d'autres obligations d'information, le prestataire transmet tous les événements au système de comptes rendus de l'exploitant de l'aérodrome et, s'il y a lieu, à celui du prestataire de services de la circulation aérienne.

5.5. Le prestataire de services de gestion d'aire de trafic participe aux programmes de sécurité établis par l'exploitant d'aérodrome.

6. AUTRES

Sans préjudice des responsabilités de l'exploitant d'aéronefs, l'exploitant d'aérodrome veille à ce que, sauf en cas d'urgence à bord d'un aéronef, de déroutement vers un autre aérodrome, ou dans d'autres conditions précisées dans chaque cas, l'aérodrome — ou l'une quelconque de ses parties — ne soit pas utilisé par des aéronefs pour lesquels la conception et les procédures opérationnelles de l'aérodrome ne sont en principe pas prévues.

▼B

ANNEXE VIII

Exigences essentielles relatives à l'GTA/SNA et aux contrôleurs de la circulation aérienne

1. UTILISATION DE L'ESPACE AÉRIEN

▼C2

1.1. Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 2, paragraphe 3, point a), durant toutes les phases de vol et sur l'aire de mouvement d'un aérodrome, sont exploités conformément aux règles d'exploitation générales communes et à toute procédure applicable prévue pour l'utilisation de l'espace aérien.

▼B

1.2. Tous les aéronefs, à l'exception de ceux engagés dans les activités énoncées à l'article 2, paragraphe 3, point a), sont équipés des composants nécessaires et exploités en conséquence. Les composants utilisés dans le système d'GTA/SNA sont également conformes aux exigences du point 3.

2. SERVICES

2.1. Informations et données aéronautiques destinées aux usagers de l'espace aérien aux fins de la navigation aérienne

2.1.1. Les données utilisées comme sources d'informations aéronautiques sont de qualité suffisante, complètes, à jour et fournies en temps utile.

2.1.2. Les informations aéronautiques sont exactes, complètes, à jour et univoques, proviennent d'une source légitime, présentent un niveau d'intégrité approprié et revêtent une forme adaptée aux utilisateurs.

2.1.3. La diffusion de ces informations aéronautiques aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre toute atteinte à l'intégrité et toute altération délibérées ou non.

2.2. Informations météorologiques

2.2.1. Les données utilisées comme source d'informations météorologiques aéronautiques sont de qualité suffisante, complètes et à jour.

2.2.2. Dans la mesure du possible, les informations météorologiques aéronautiques sont précises, complètes et à jour, présentent un niveau d'intégrité approprié et sont univoques pour répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien. Les informations météorologiques aéronautiques proviennent d'une source légitime.

2.2.3. La diffusion de ces informations météorologiques aéronautiques aux usagers de l'espace aérien a lieu en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre toute atteinte à l'intégrité et toute altération.

2.3. Services de la circulation aérienne

2.3.1. Les données utilisées comme source pour la fourniture de services de la circulation aérienne sont correctes, complètes et à jour.

2.3.2. La fourniture des services de la circulation aérienne est suffisamment précise, complète, à jour et univoque pour répondre aux besoins de sécurité des usagers.

2.3.3. Les outils automatiques fournissant des informations ou des conseils aux utilisateurs sont conçus, produits et entretenus de façon à être adaptés à leur usage prévu.

▼B

2.3.4. Les services de contrôle de la circulation aérienne et les processus associés prévoient une séparation adéquate entre les aéronefs et, sur l'aire de manœuvre de l'aérodrome, préviennent les collisions entre des aéronefs et des obstacles sur cette aire et, si besoin est, concourent à la protection contre d'autres dangers aériens et assurent une coordination rapide et en temps utile avec tous les usagers concernés et avec les volumes d'espace aérien adjacents.

2.3.5. La communication entre les services de la circulation aérienne et les aéronefs, ainsi qu'entre les unités du service de la circulation aérienne concernées, a lieu en temps utile, de manière claire, correcte et univoque, est protégée contre toute atteinte à l'intégrité et est communément comprise et, le cas échéant, reconnue par tous les acteurs concernés.

2.3.6. Des moyens sont mis en place pour détecter les éventuelles situations d'urgence et, le cas échéant, lancer des mesures efficaces de recherche et de sauvetage. Ces moyens comprennent, au minimum, les mécanismes d'alerte, les mesures et procédures de coordination, les moyens et le personnel nécessaires pour couvrir efficacement la zone de responsabilité.

▼M3

2.3 *bis.* Services de données pour la circulation aérienne

2.3 *bis*.1. Les données pour la circulation aérienne collectées sont de qualité suffisante, complètes et à jour, elles proviennent d'une source légitime et sont fournies en temps utile.

2.3 *bis*.2. Les services de données pour la circulation aérienne présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant pour ce qui concerne leur disponibilité, leur intégrité, leur continuité et leur ponctualité pour répondre aux besoins de l'utilisateur.

2.3 *bis*.3. Les systèmes et outils fournissant des services de données pour la circulation aérienne sont conçus, produits et entretenus de façon à être adaptés à l'usage prévu.

2.3 *bis*.4. La diffusion de ces données intervient en temps utile par des moyens de communication suffisamment fiables et rapides, protégés contre toute atteinte à l'intégrité et toute altération délibérées ou non.

▼B

2.4. Services de communication

Les services de communication présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant pour ce qui concerne leur disponibilité, leur intégrité, leur continuité et leur ponctualité. Ils sont rapides et protégés contre toute altération et interférence.

2.5. Services de navigation

Les services de navigation présentent, en permanence, un niveau de performance suffisant en matière d'informations de guidage, de positionnement et, le cas échéant, de temps. Les critères de performance sont notamment la précision, l'intégrité, la légitimité de la source, la disponibilité et la continuité de service.

2.6. Services de surveillance

Les services de surveillance déterminent la position respective des aéronefs en l'air, ainsi que des autres aéronefs et des véhicules terrestres sur les aérodromes, avec un niveau de performance suffisant en ce qui concerne la précision, l'intégrité, la légitimité de la source, la continuité de service et la probabilité de détection.

2.7. Gestion des courants de trafic aérien

La gestion tactique des courants de trafic aérien au niveau de l'Union utilise et fournit des informations suffisamment précises et à jour sur le volume et la nature du trafic aérien prévu influant sur la fourniture de services, et permet de coordonner et négocier le reroutage ou la reprogrammation de courants de trafic aérien afin de réduire les risques que comportent les situations de surcharge en l'air ou sur les aérodromes. La gestion des courants de trafic aérien est effectuée

▼B

de manière à optimiser les capacités existantes dans l'utilisation de l'espace aérien et à améliorer les procédures de gestion des courants de trafic aérien. Elle est fondée sur la sécurité, la transparence et l'efficience, de façon à garantir que les capacités sont fournies de manière souple et en temps utile, en cohérence avec le plan européen de navigation aérienne.

Les mesures visées à l'article 43, relatives à la gestion des courants de trafic aérien, appuient les décisions opérationnelles prises par les prestataires de services de navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome et les usagers de l'espace aérien, et couvrent les aspects suivants:

a) la planification des vols;

b) l'utilisation des capacités disponibles de l'espace aérien pendant toutes les phases du vol, y compris l'attribution de créneaux en-route;

c) l'utilisation des itinéraires par la circulation aérienne générale, notamment:

— la création d'un document unique pour l'orientation des routes et du trafic,

— les possibilités d'évitement des zones saturées par la circulation aérienne générale, et

— les règles de priorité relatives à l'accès à l'espace aérien pour la circulation aérienne générale, notamment en périodes d'encombrement et de crise; et

d) la cohérence entre les plans de vol et les créneaux aéroportuaires et la nécessaire coordination avec les régions limitrophes, selon le cas.

▼M3

2.8. Gestion de l'espace aérien

La désignation de certains volumes d'espace aérien pour un usage déterminé est contrôlée, coordonnée et promulguée en temps utile afin de réduire le risque de perte de séparation entre aéronefs quelles que soient les circonstances. Compte tenu de l'organisation des activités militaires et des aspects connexes relevant de la responsabilité des États membres, la gestion de l'espace aérien favorise également l'application uniforme du concept de gestion souple de l'espace aérien tel qu'il a été défini par l'OACI et mis en œuvre en vertu du règlement (UE) 2024/2803, afin de faciliter la gestion de l'espace aérien et la gestion du trafic aérien dans le cadre de la politique commune des transports.

▼B

2.9. Conception des procédures de vol

Les procédures de vol sont conçues, étudiées et validées de manière appropriée avant de pouvoir être mises en œuvre et utilisées par les aéronefs.

3. SYSTÈMES ET COMPOSANTS

3.1. Généralités

Les systèmes GTA/SNA et les composants GTA/SNA qui fournissent des informations connexes à partir des aéronefs et à destination de ceux-ci ainsi qu'au sol sont conçus, produits, installés, entretenus, protégés contre les interférences non autorisées et exploités de façon à être adaptés à leur usage prévu.

Parmi les systèmes et procédures figurent notamment ceux qui sont nécessaires pour appuyer les fonctions et les services suivants:

a) gestion de l'espace aérien;

b) gestion des courants de trafic aérien;

▼B

c) services de la circulation aérienne, en particulier les systèmes de traitement des données de vol, les systèmes de traitement des données de surveillance et les systèmes d'interface homme-machine;

d) communications, notamment les communications sol-sol/espace, air-sol et air-air/espace;

e) navigation;

f) surveillance;

g) services d'information aéronautique, et

h) services météorologiques

3.2. Intégrité, performances et fiabilité des systèmes et composants

Les performances en matière de sécurité et d'intégrité des systèmes et composants, qu'ils se trouvent à bord d'un aéronef, au sol ou dans l'espace, sont adaptées à l'usage prévu de ces systèmes et composants. Elles satisfont au niveau requis de performance opérationnelle pour toutes les conditions d'exploitation prévisibles et pour toute la durée d'exploitation des systèmes et composants.

Les systèmes GTA/SNA et les composants GTA/SNA sont conçus, construits, entretenus et exploités conformément aux procédures appropriées et validées, de manière à assurer l'exploitation sans interruption du réseau européen de gestion du trafic aérien (EATMN) à tout moment et pendant toutes les phases du vol. Une exploitation sans interruption englobe, notamment, l'échange d'informations, y compris celles relatives à l'état opérationnel, une interprétation commune des informations, des performances de traitement comparables et les procédures associées permettant des performances opérationnelles communes approuvées pour l'ensemble ou pour certaines parties de l'EATMN.

L'EATMN, ses systèmes et leurs composants étayent, de façon coordonnée, de nouveaux concepts d'exploitation approuvés et validés qui améliorent la qualité, la viabilité et l'efficacité des services de navigation aérienne, notamment en ce qui concerne la sécurité et la capacité.

L'EATMN, ses systèmes et leurs composants permettent la mise en œuvre progressive d'une coordination civile/militaire, dans la mesure nécessaire pour assurer une gestion efficace de l'espace aérien et des courants du trafic aérien ainsi que l'utilisation sûre et efficace de l'espace aérien par tous les usagers, dans le cadre de l'application du concept de gestion souple de l'espace aérien.

À cette fin, l'EATMN, ses systèmes et leurs composants permettent l'échange en temps utile, entre les parties civiles et militaires, d'informations exactes et cohérentes concernant toutes les phases de vol, sans préjudice des intérêts relevant de la politique de sécurité ou de défense, notamment des exigences en matière de confidentialité.

3.3. Conception des systèmes et composants

3.3.1. Les systèmes et composants sont conçus de façon à satisfaire aux exigences applicables en matière de sécurité et de sûreté.

3.3.2. Les systèmes et composants, pris collectivement, séparément ou en liaison les uns avec les autres, sont conçus de telle manière que la probabilité qu'une panne puisse entraîner la panne totale du système soit inversement proportionnelle à la gravité de ses incidences sur la sécurité des services.

3.3.3. Les systèmes et composants, pris individuellement ou en combinaison les uns avec les autres, sont conçus en fonction des limites liées aux capacités et performances humaines.

▼B

3.3.4. Les systèmes et composants sont conçus d'une manière qui les protège, eux et les données qu'ils transmettent, des interactions nuisibles avec des éléments internes et externes.

3.3.5. Les informations nécessaires à la production, l'installation, l'exploitation et la maintenance des systèmes et composants, ainsi que les informations relatives aux conditions pouvant compromettre la sécurité, sont fournies au personnel d'une manière claire, cohérente et univoque.

3.4. Niveau de service constant

Les niveaux de sécurité des systèmes et composants sont maintenus pendant le service et pendant toute modification du service.

4. QUALIFICATIONS DES CONTRÔLEURS DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

4.1. Généralités

Toute personne qui entreprend une formation en vue de devenir contrôleur de la circulation aérienne ou contrôleur stagiaire de la circulation aérienne possède un niveau d'instruction et des aptitudes physique et mentale suffisants pour acquérir, mémoriser et démontre qu'elle possède les connaissances théoriques et les compétences pratiques nécessaires.

4.2. Connaissances théoriques

4.2.1. Un contrôleur de la circulation aérienne acquiert et entretient un niveau de connaissances correspondant aux fonctions exercées et proportionné aux risques liés au type de service.

4.2.2. L'acquisition et la mémorisation des connaissances théoriques sont démontrées par une évaluation continue pendant la formation ou par des examens appropriés.

4.2.3. Un niveau approprié de connaissances théoriques est maintenu. Le respect de cette exigence est démontré par des évaluations ou des examens réguliers. La fréquence des examens est proportionnée au niveau de risque lié au type de service.

4.3. Compétences pratiques

4.3.1. Un contrôleur de la circulation aérienne acquiert et entretient les compétences pratiques nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Ces compétences sont proportionnées aux risques liés au type de service et couvrent au moins, si cela est nécessaire aux fonctions exercées, les éléments suivants:

a) les procédures opérationnelles;

b) les aspects propres aux tâches;

c) les situations anormales et d'urgence, et

d) les facteurs humains.

4.3.2. Un contrôleur de la circulation aérienne fait la preuve de son aptitude à exécuter les procédures et tâches qui lui incombent avec un niveau de compétence correspondant aux fonctions exercées.

4.3.3. Un niveau satisfaisant de compétences pratiques est maintenu. Le respect de cette exigence est vérifié par des évaluations régulières. La fréquence de ces évaluations est proportionnée à la complexité et au niveau de risque lié au type de service et aux tâches exécutées.

▼B

4.4. Compétences linguistiques

4.4.1. Un contrôleur de la circulation aérienne fait la preuve de son aptitude à parler et comprendre suffisamment l'anglais pour pouvoir communiquer efficacement en phonie (téléphone/radiotéléphone) et en face à face sur des sujets concrets et professionnels, y compris en situation d'urgence.

4.4.2. Lorsque c'est nécessaire aux fins de la fourniture de services de la circulation aérienne (ATS) dans un volume d'espace aérien défini, un contrôleur aérien doit également être apte à parler et comprendre la ou les langues nationales dans la mesure décrite ci-dessus.

4.5. Outil de simulation

Lorsqu'un outil de simulation est utilisé pour la formation pratique à la perception des situations et des facteurs humains, ou pour démontrer que des compétences ont été acquises ou sont maintenues, cet appareil dispose d'un niveau de performance permettant de simuler fidèlement l'environnement de travail et les situations opérationnelles adaptés à la formation dispensée.

4.6. Programme de formation

4.6.1. La formation est dispensée dans le cadre d'un programme de formation qui peut comprendre une instruction théorique et pratique, y compris une formation sur outil de simulation, le cas échéant.

4.6.2. Un programme est défini et approuvé pour chaque type de formation.

4.7. Instructeurs

4.7.1. L'instruction théorique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés, qui:

a) possèdent les connaissances requises dans le domaine de l'instruction dispensée, et

b) ont fait la preuve de leur aptitude à utiliser les techniques pédagogiques appropriées.

4.7.2. L'instruction pratique est dispensée par des instructeurs dûment qualifiés ayant les qualifications suivantes:

a) satisfaire aux exigences en matière de connaissances théoriques et d'expérience requises pour l'instruction dispensée;

b) avoir fait la preuve de leur aptitude à enseigner et à utiliser les techniques pédagogiques appropriées;

c) avoir pratiqué les techniques pédagogiques relatives aux procédures faisant l'objet de l'instruction, et

d) suivre régulièrement des formations de remise à niveau pour entretenir les compétences pédagogiques.

4.7.3. Les instructeurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne.

4.8. Examinateurs

4.8.1. Les personnes chargées d'évaluer l'aptitude des contrôleurs de la circulation aérienne:

a) ont fait la preuve de leur aptitude à évaluer les performances des contrôleurs de la circulation aérienne et à leur faire passer des tests et des contrôles, et

▼B

b) suivent régulièrement des formations de remise à niveau pour maintenir les critères d'évaluation à jour.

4.8.2. Les examinateurs responsables des compétences pratiques sont également, ou ont été, habilités à remplir les fonctions de contrôleur de la circulation aérienne dans les domaines où l'évaluation doit être réalisée.

4.9. Aptitude médicale des contrôleurs de la circulation aérienne

4.9.1. Tout contrôleur de la circulation aérienne fait périodiquement la preuve de son aptitude médicale à remplir ses fonctions de manière satisfaisante. Cette aptitude est établie par une évaluation appropriée tenant compte de l'éventuelle dégradation mentale et physique due à l'âge.

4.9.2. Pour faire la preuve de leur aptitude médicale, qui recouvre l'aptitude physique et l'aptitude mentale, les personnes fournissant un service de contrôle de la circulation aérienne (service ATC) démontrent notamment qu'elles sont indemnes de toute affection et de tout handicap les rendant incapables:

a) d'exécuter correctement les tâches nécessaires à la fourniture d'un service ATC;

b) de remplir à tout moment les fonctions qui leur sont assignées, ou

c) de percevoir correctement leur environnement.

4.9.3. Lorsque l'aptitude médicale ne peut être pleinement démontrée, des mesures correctrices assurant une sécurité équivalente peuvent être mises en œuvre.

5. PRESTATAIRES DE SERVICES ET ORGANISMES DE FORMATION

5.1. La fourniture d'un service n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:

a) le prestataire de services dispose, directement ou dans le cadre d'accords avec des tiers, des moyens nécessaires et en rapport avec l'importance et l'objet du service. Ces moyens sont notamment les suivants: systèmes, installations (y compris alimentation électrique), structure d'encadrement, personnel, équipements et maintenance de ces derniers, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage, cette liste n'étant pas exhaustive;

b) le prestataire de services élabore et tient à jour des manuels de gestion et d'exploitation relatifs à la fourniture de ses services, et exerce ses activités conformément à ces manuels. Ces manuels contiennent toutes les instructions, informations et procédures nécessaires à l'exploitation et au système de gestion, ainsi qu'au personnel d'exploitation pour qu'il remplisse ses fonctions;

▼M3

c) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, le prestataire de services met en œuvre et entretient un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assure la gestion des risques pour la sécurité et la sûreté et veille à l'amélioration constante de ce système;

▼B

d) le prestataire de services n'emploie que du personnel dûment qualifié et formé, et met en œuvre et entretient des programmes de formation et de contrôle pour ce personnel;

e) le prestataire de services met en place des interfaces formelles avec toutes les parties prenantes susceptibles d'influencer directement la sécurité de ses services afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe;

▼B

f) le prestataire de services établit et met en œuvre un plan d'urgence couvrant les situations d'urgence et les situations anormales qui peuvent se produire en rapport avec ses services, y compris en cas d'événements qui ont pour effet d'entraîner une dégradation importante ou une interruption de ses opérations;

g) le prestataire de services établit un système de comptes rendus d'événements dans le cadre du système de gestion visé au point c) afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Le système de comptes rendus d'événements est conforme au droit de l'Union applicable, et

h) le prestataire de services prend des dispositions afin de vérifier que les exigences de sécurité sont respectées à tout moment pour tous les systèmes et composants qu'il exploite.

5.2. La prestation d'un service ATC n'a lieu que si les conditions suivantes sont remplies:

a) un système de tableau de service est utilisé pour prévenir la fatigue du personnel fournissant un service ATC. Ce système de tableau de service prévoit les périodes de service, les temps de service et des périodes de repos adaptées. Les limitations prévues par le système de tableau de service tiennent compte de tous les facteurs contribuant à la fatigue tels que, en particulier, le manque de sommeil, les perturbations des rythmes circadiens, le travail de nuit, l'accumulation de temps de service pendant une période donnée et le partage des tâches assignées entre les membres du personnel;

b) des programmes d'éducation et de prévention sont utilisés pour prévenir le stress du personnel fournissant un service ATC;

c) le prestataire de services ATC dispose de procédures pour vérifier que le jugement cognitif du personnel fournissant des services ATC n'est pas altéré et que son aptitude médicale n'est pas insuffisante, et

d) lors de la planification et de l'exploitation, le prestataire de services ATC prend en compte les contraintes techniques et d'exploitation ainsi que les principes liés aux facteurs humains.

5.3. La prestation de services de communication, de navigation et/ou de surveillance n'a lieu que si la condition suivante est remplie:

le prestataire de services fournit aux usagers de l'espace aérien et aux unités de services de la circulation aérienne concernés, en temps utile, des informations sur l'état opérationnel (et son évolution) des services fournis aux fins de la circulation aérienne.

5.4. Organismes de formation

Un organisme de formation dispensant une formation destinée au personnel qui fournit un service ATC satisfait aux exigences suivantes:

a) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à son activité. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipements, méthodes, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

b) en fonction du type de formation dispensée et de la taille de l'organisme, mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité, y compris les risques liés à la dégradation du niveau de formation, et veiller à l'amélioration constante de ce système, et

▼B

c) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe.

6. EXAMINATEURS AÉROMÉDICAUX ET CENTRES AÉROMÉDICAUX

6.1. Examinateurs aéromédicaux

Un examinateur aéromédical doit:

a) être admis à l'exercice légal de la médecine;

b) avoir reçu une formation en médecine aéronautique et suivre régulièrement des formations de remise à niveau en médecine aéronautique pour maintenir les critères d'évaluation à jour, et

c) avoir acquis une connaissance et une expérience pratiques concernant les conditions dans lesquelles les contrôleurs de la circulation aérienne exercent leurs fonctions.

6.2. Centres aéromédicaux

Un centre aéromédical doit satisfaire aux conditions suivantes:

a) disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble des responsabilités liées à ses prérogatives. Ces moyens sont notamment les suivants, cette liste n'étant pas exhaustive: installations, personnel, équipement, outils et matériel, documentation relative aux tâches, responsabilités et procédures, accès aux données pertinentes et archivage;

b) en fonction du type d'activité entreprise et de la taille de l'organisme, mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles énoncées dans la présente annexe, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système, et

c) prendre des dispositions avec d'autres organismes compétents, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences énoncées dans la présente annexe.

▼M3

7. EXIGENCES EN MATIÈRE DE SOLIDITÉ FINANCIÈRE, DE RESPONSABILITÉ, DE COUVERTURE D'ASSURANCE, DE PROPRIÉTÉ ET DE STRUCTURE ORGANISATIONNELLE

En vue d'assurer une fourniture de services sûre et continue, les prestataires de GTA/SNA:

a) démontrent une solidité financière suffisante;

b) ont obtenu une couverture appropriée en matière de responsabilité et d'assurance, compte tenu de leur statut juridique et du niveau de couverture d'assurance commerciale disponible; et

c) se conforment aux exigences applicables à la propriété et à la structure organisationnelle en vue de prévenir les conflits d'intérêts afin d'assurer le caractère non discriminatoire de la prestation de services.

▼B

ANNEXE IX

Exigences essentielles relatives aux aéronefs sans équipage à bord

1. EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À LA CONCEPTION, À LA PRODUCTION, À LA MAINTENANCE ET À L'EXPLOITATION DES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

1.1. L'exploitant et le pilote à distance d'un aéronef sans équipage à bord doivent avoir connaissance des règles de l'Union et des règles nationales applicables relatives aux exploitations envisagées, en matière notamment de sécurité, de respect de la vie privée, de protection des données, de responsabilité, d'assurance, de sûreté et de protection de l'environnement. Ils doivent être en mesure de garantir la sécurité de l'exploitation et d'assurer une séparation en toute sécurité entre les aéronefs sans équipage à bord et les personnes au sol et les autres usagers de l'espace aérien. Cela inclut une bonne connaissance des instructions d'exploitation fournies par le constructeur, de la manière d'utiliser des aéronefs sans équipage à bord dans l'espace aérien de façon sûre et respectueuse de l'environnement ainsi que de toutes les fonctionnalités pertinentes des aéronefs sans équipage à bord, les règles de l'air applicables et les procédures en matière d'GTA/SNA.

1.2. Les aéronefs sans équipage à bord doivent être conçus et construits de manière à être adaptés à leur fonction prévue et à pouvoir être exploités, réglés et entretenus sans exposer quiconque à un risque.

1.3. Si cela s'impose pour atténuer les risques ayant trait à la sécurité, au respect de la vie privée, à la protection des données à caractère personnel, à la sûreté ou à la protection de l'environnement, qui résultent de l'exploitation, les aéronefs sans équipage à bord doivent posséder les caractéristiques et fonctionnalités spécifiques correspondantes qui tiennent compte, dès la conception et par défaut, des principes de protection de la vie privée et de protection des données à caractère personnel. En fonction des besoins, ces caractéristiques et fonctionnalités doivent permettre d'identifier facilement les aéronefs ainsi que la nature et l'objet de l'exploitation, et doivent garantir le respect des restrictions, interdictions ou conditions applicables, notamment en ce qui concerne l'exploitation dans des zones géographiques déterminées, au-delà de certaines distances par rapport à l'exploitant ou à certaines altitudes.

1.4. L'organisme responsable de la production ou de la commercialisation des aéronefs sans équipage à bord doit fournir à l'exploitant d'un tel aéronef et, le cas échéant, à l'organisme de maintenance des informations sur le type d'exploitations pour lesquelles l'aéronef sans équipage à bord est conçu, en indiquant les restrictions et les informations nécessaires pour assurer son exploitation en toute sécurité, y compris les performances opérationnelles et environnementales, les limitations de navigabilité et les procédures d'urgence. Ces informations sont fournies d'une manière claire, cohérente et univoque. Les capacités opérationnelles des aéronefs sans équipage à bord qui peuvent être utilisés pour des exploitations ne nécessitant pas de certificat ou de déclaration doivent permettre qu'il soit possible d'instaurer des restrictions qui respectent les règles concernant l'espace aérien applicables à de telles exploitations.

2. EXIGENCES ESSENTIELLES SUPPLÉMENTAIRES RELATIVES À LA CONCEPTION, À LA PRODUCTION, À LA MAINTENANCE ET À L'EXPLOITATION DES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD VISÉES À L'ARTICLE 56, PARAGRAPHES 1 ET 5

Compte tenu des objectifs énoncés à l'article 1er, les conditions suivantes doivent être réunies pour assurer la sécurité des personnes au sol et des autres usagers de l'espace aérien durant l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord, en tenant compte au besoin du niveau de risque de l'exploitation:

▼B

2.1. Navigabilité

2.1.1. Les aéronefs sans équipage à bord doivent avoir une conception ou présenter des caractéristiques ou des détails dont il peut être démontré de façon satisfaisante qu'ils sont sans danger pour la sécurité de la personne exploitant l'aéronef sans équipage à bord ou pour des tiers en l'air ou au sol, y compris pour des biens.

2.1.2. Les aéronefs sans équipage à bord doivent offrir une intégrité du produit qui est proportionnée aux risques dans toutes les conditions de vol prévisibles.

2.1.3. Les aéronefs sans équipage à bord doivent pouvoir être contrôlés et manœuvrés en toute sécurité, au besoin dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, y compris après la défaillance d'un ou, le cas échéant, de plusieurs systèmes. Il convient de tenir dûment compte des facteurs humains, et notamment des connaissances disponibles sur les facteurs favorisant l'exploitation en toute sécurité des technologies par l'homme.

2.1.4. Les aéronefs sans équipage à bord et leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements servant à contrôler à distance l'aéronef sans équipage à bord doivent fonctionner comme prévu dans toutes les conditions d'exploitation prévisibles, dans toute l'enveloppe opérationnelle - et suffisamment au-delà - pour laquelle l'aéronef a été conçu.

2.1.5. Les aéronefs sans équipage à bord et leurs moteurs, hélices, pièces, équipements non fixes et équipements servant à contrôler à distance l'aéronef sans équipage à bord, pris séparément et en liaison les uns avec les autres, doivent être conçus de telle manière que la probabilité d'une situation de défaillance et la gravité de ses effets sur les personnes au sol et sur les autres usagers de l'espace aérien soient atténuées sur la base des principes énoncés à l'article 4, paragraphe 2.

2.1.6. Tout équipement servant à contrôler à distance l'aéronef sans équipage à bord et utilisé dans l'exploitation doit être conçu de manière à faciliter les opérations en vol, et notamment à permettre une prise de conscience des différentes situations, ainsi que la gestion de toute situation prévisible et situation d'urgence.

2.1.7. Les organismes participant à la conception des aéronefs sans équipage à bord, des moteurs et des hélices doivent prendre des précautions afin de minimiser les dangers résultant de conditions, tant internes qu'externes aux aéronefs sans équipage à bord et à leurs systèmes, dont l'expérience a montré qu'elles ont une incidence sur la sécurité. Cela inclut la protection contre toute interférence par des moyens électroniques.

2.1.8. Les procédés de fabrication, les matériaux et les composants utilisés pour produire les aéronefs sans équipage à bord doivent se traduire par des propriétés et des performances adéquates et reproductibles qui sont conformes aux caractéristiques de conception.

2.2. Organismes

Les organismes participant à la conception, à la production, à la maintenance et à l'exploitation des aéronefs sans équipage à bord, ainsi qu'aux services et à la formation qui s'y rapportent, remplissent les conditions suivantes:

a) l'organisme doit disposer de tous les moyens nécessaires pour assumer l'ensemble de ses tâches et garantir la conformité avec les exigences essentielles et l'acte délégué visé à l'article 58 et les actes d'exécution visés à l'article 57, applicable à son activité;

▼B

b) l'organisme doit mettre en œuvre et entretenir un système de gestion afin de garantir la conformité avec les exigences essentielles applicables, assurer la gestion des risques pour la sécurité et veiller à l'amélioration constante de ce système. Ce système de gestion doit être proportionné au type d'activité et à la taille de l'organisme;

c) l'organisme doit établir un système de comptes rendus d'événements, dans le cadre du système de gestion de la sécurité, afin de contribuer à l'amélioration constante de la sécurité. Ce système de comptes rendus doit être proportionné au type d'activité et à la taille de l'organisme;

d) l'organisme doit prendre des dispositions avec d'autres organismes, au besoin, pour garantir en permanence la conformité avec les exigences essentielles applicables.

2.3. Personnes participant à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord

Toute personne participant à l'exploitation d'un aéronef sans équipage à bord, y compris le pilote à distance, possède les connaissances et compétences nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation et proportionnées aux risques liés au type d'exploitation. Elle fait également la preuve de son aptitude médicale, si cela est nécessaire pour atténuer les risques inhérents à l'exploitation concernée.

2.4. Exploitations

2.4.1. L'exploitant d'un aéronef sans équipage à bord est responsable de l'exploitation et doit prendre toutes les mesures qu'il juge nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

2.4.2. Un vol doit être effectué dans le respect des lois, règlements et procédures applicables, pertinentes pour les exploitants dans l'exercice de leurs fonctions, s'imposant pour la zone, l'espace aérien, les aérodromes ou les sites qu'il est prévu d'utiliser et, le cas échéant, les systèmes d'GTA/SNA s'y rapportant.

2.4.3. Les exploitations effectuées avec des aéronefs sans équipage à bord doivent garantir la sécurité des tiers au sol et celle des autres usagers de l'espace aérien, et minimiser les risques résultant de conditions externes et internes défavorables, y compris les conditions environnementales, en maintenant une distance de séparation appropriée pendant toutes les phases du vol.

2.4.4. Les aéronefs sans équipage à bord ne doivent être exploités que s'ils sont en état de naviguer et que si les équipements et les autres composants et services nécessaires pour l'exploitation prévue sont disponibles et en état de fonctionner.

2.4.5. Les aéronefs sans équipage à bord et leur exploitation doivent respecter les droits pertinents garantis par le droit de l'Union.

2.4.6. L'exploitant d'un aéronef sans équipage à bord doit s'assurer que l'aéronef dispose des équipements de navigation, de communication, de surveillance, de détection et d'évitement nécessaires, ainsi que des autres équipements jugés nécessaires à la sécurité du vol prévu, compte tenu de la nature de l'opération, de la réglementation relative à la circulation aérienne et des règles de l'air applicables pendant toutes les phases du vol.

▼B

2.5. Exigences essentielles relatives à la compatibilité électromagnétique et au spectre radioélectrique en ce qui concerne les aéronefs sans équipage à bord, ainsi que leurs moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes, dont la conception est certifiée conformément à l'article 56, paragraphe 1, et qui sont destinés à fonctionner uniquement sur des fréquences attribuées par le règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications pour une utilisation aéronautique protégée

2.5.1. Ces aéronefs sans équipage à bord, moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conçus et produits de manière à garantir, compte tenu de l'état de la technique:

a) que les perturbations électromagnétiques qu'ils produisent ne dépassent pas le niveau au-delà duquel des équipements hertziens et de télécommunications ou d'autres équipements ne peuvent pas fonctionner comme prévu, et

b) qu'ils possèdent un niveau d'immunité aux perturbations électromagnétiques qui leur permette de fonctionner sans dégradation inacceptable de leur utilisation prévue.

2.5.2. Ces aéronefs sans équipage à bord, moteurs, hélices, pièces et équipements non fixes sont conçus et produits de manière à garantir, compte tenu de l'état de la technique, qu'ils utilisent efficacement le spectre radioélectrique et contribuent à sa bonne utilisation afin d'éviter les interférences préjudiciables.

3. EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'ENVIRONNEMENT EN CE QUI CONCERNE LES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

Les aéronefs sans équipage à bord sont conformes aux exigences en matière de performance environnementale figurant à l'annexe III.

4. EXIGENCES ESSENTIELLES RELATIVES À L'IMMATRICULATION DES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD ET À L'ENREGISTREMENT DE LEURS EXPLOITANTS ET MARQUAGE DES AÉRONEFS SANS ÉQUIPAGE À BORD

4.1. Sans préjudice des obligations incombant aux États membres en vertu de la convention de Chicago, les aéronefs sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification en vertu de l'article 56, paragraphe 1, sont immatriculés conformément aux actes d'exécution visés à l'article 57.

4.2. Les exploitants d'aéronefs sans équipage à bord sont enregistrés conformément aux actes d'exécution visés à l'article 57 lorsqu'ils exploitent l'un des aéronefs suivants:

a) un aéronef sans équipage à bord qui, en cas d'impact, peut transférer, à un être humain, une énergie cinétique supérieure à 80 joules;

b) un aéronef sans équipage à bord dont l'exploitation présente des risques pour le respect de la vie privée, la protection des données à caractère personnel, la sûreté ou l'environnement;

c) un aéronef sans équipage à bord dont la conception est soumise à certification en vertu de l'article 56, paragraphe 1.

4.3. Lorsqu'une obligation d'immatriculation ou d'enregistrement s'applique en vertu du point 4.1 ou 4.2, l'aéronef sans équipage à bord concerné fait l'objet d'un marquage individuel et est identifié, conformément aux actes d'exécution visés à l'article 57.

▼B

ANNEXE X

Tableau de correspondance

Règlement (CE) n° 216/2008	Présent règlement
Article 1er, paragraphe 1	Article 2, paragraphes 1 et 2
Article 1er, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 3
Article 1er, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 5
Article 2	Article 1er
Article 3	Article 3
Article 4, paragraphe 1, point a)	Article 2, paragraphe 1, point a)
Article 4, paragraphe 1, point b)	Article 2, paragraphe 1, point b) i)
Article 4, paragraphe 1, point c)	Article 2, paragraphe 1, point b) ii)
—	Article 2, paragraphe 1, point b) iii)
Article 4, paragraphe 1, point d)	Article 2, paragraphe 1, point c)
Article 4, paragraphe 2	Article 2, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 3	Article 2, paragraphe 1, points b) et c)
Article 4, paragraphe 3 *bis*	Article 2, paragraphe 1, points d) et e), et paragraphe 2
—	Article 2, paragraphe 4
—	Article 2, paragraphe 6
Article 4, paragraphe 3 *ter*	Article 2, paragraphe 7
Article 4, paragraphe 3 *quater*	Article 2, paragraphe 1, point g), et paragraphe 2
Article 4, paragraphes 4 et 5	Article 2, paragraphe 3, point d)
Article 4, paragraphe 6	—
—	Article 2, paragraphes 8 à 11
—	Article 4
—	Article 5
—	Article 6
—	Article 7
—	Article 8

▼B

Règlement (CE) n° 216/2008	Présent règlement
Article 5, paragraphes 1, 2 et 3	Articles 9 à 16
Article 5, paragraphe 4, points a) et b)	Article 18, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 4, point c)	Article 18, paragraphe 1, point b)
—	Article 18, paragraphe 1, point a)
Article 5, paragraphe 5	Articles 17 et 19
Article 5, paragraphe 6	Article 4
Article 6	Article 9, paragraphe 2 et article 19, paragraphe 3
Article 7, paragraphes 1 et 2	Articles 20 et 21
Article 8, paragraphe 4	Article 22
Article 7, paragraphes 3 à 7	Articles 23 à 28
Article 8, paragraphes 1 à 3	Article 29 et article 30, paragraphes 1 à 3
—	Article 30, paragraphes 4 à 7
Article 8, paragraphe 5	Articles 31 et 32
Article 8, paragraphe 6	Article 4
Article 8 *bis*, paragraphes 1 à 5	Articles 33 à 39
Article 8 *bis*, paragraphe 6	Article 4
Article 8 *ter*, paragraphes 1 à 6	Articles 40 à 47
Article 8 *ter*, paragraphe 7	Article 4
Article 8 *quater*, paragraphes 1 à 10	Articles 48 à 54
Article 8 *quater*, paragraphe 11	Article 4
—	Articles 55 à 58
Article 9	Articles 59 à 61
Article 10, paragraphes 1 à 3	Article 62, paragraphes 1 et 2
—	Article 62, paragraphes 3 à 8
Article 10, paragraphe 4	Article 62, paragraphe 9
—	Article 62, paragraphes 10 à 12
Article 10, paragraphe 5	Article 62, paragraphes 13 à 15
—	Article 63
—	Article 64
—	Article 65

▼B

Règlement (CE) n° 216/2008	Présent règlement
—	Article 66
Article 11, paragraphes 1 à 3	Article 67, paragraphes 1 à 3
Article 11, paragraphes 4 à 5 *ter*	—
Article 11, paragraphe 6	Article 67, paragraphe 4
Article 12	Article 68
Article 13	Article 69
Article 14, paragraphes 1 à 3	Article 70
Article 14, paragraphes 4 à 7	Article 71
Article 15	Article 72
Article 16	Article 73
—	Article 74
Article 17	Article 75
Article 18	Article 76, paragraphes 1 à 5
Article 19	Article 76, paragraphes 1 à 5
Article 20	Article 77
Article 21	Article 78
Article 22, paragraphe 1	Article 76, paragraphe 6
Article 22, paragraphe 2	Article 76, paragraphe 7
—	Article 79
Article 22 *bis*	Article 80
Article 22 *ter*	Article 81
Article 23	Article 82, paragraphes 1 et 2
—	Article 82, paragraphe 3
Articles 24 et 54	Article 85
Article 25	Article 84
Article 26	Article 86, paragraphes 1 à 4
—	Article 86, paragraphe 5
—	Article 87
—	Article 88
—	Article 89

▼B

Règlement (CE) n° 216/2008	Présent règlement
Article 27	Article 90, paragraphes 1 à 3
—	Article 90, paragraphes 4 à 6
—	Article 91
—	Article 92
—	Article 93
Article 28, paragraphes 1 et 2	Article 94, paragraphes 1 et 2
—	Article 94, paragraphe 3
Article 28, paragraphes 3 et 4	Article 94, paragraphes 4 et 5
Article 29, paragraphe 1	Article 95, paragraphe 1
Article 29, paragraphe 2	Article 98, paragraphe 2, point m), et paragraphe 6
Article 29, paragraphe 3	—
—	Article 95, paragraphe 2
Article 30	Article 96
Article 31	Article 97
Article 32, paragraphe 1	Article 119, paragraphe 3
Article 32, paragraphe 2	Article 119, paragraphe 6
Article 33	Article 98, paragraphes 1 à 5
Article 34, paragraphe 1	Article 99, paragraphes 1 et 2
—	Article 99, paragraphe 3
Article 34, paragraphes 2 et 3	Article 99, paragraphes 4 et 5
Article 35	Article 100
Article 36	Article 101
Article 37, paragraphes 1 à 3	Article 102, paragraphes 1 à 3
—	Article 102, paragraphe 4
Article 38, paragraphes 1 à 3	Article 104, paragraphes 1 à 3
—	Article 104, paragraphe 4
Article 39	—
—	Article 103
Article 40	Article 105

▼B

Règlement (CE) n° 216/2008	Présent règlement
Article 41, paragraphe 1	—
Article 41, paragraphes 2 et 3	Article 106, paragraphe 1
Article 41, paragraphe 4	—
Article 41, paragraphe 5	Article 106, paragraphe 6
Article 42	Article 106, paragraphes 2 à 5
Article 43	Article 107
Article 44	Article 108
Article 45	Article 109
Article 46	Article 110
Article 47	Article 111
Article 48	Article 112
Article 49	Article 113
Articles 50	Article 114, paragraphes 1, 2 et 4
Article 51	Article 114, paragraphe 3
Article 52, paragraphes 1 à 3	Article 115
Article 52, paragraphe 4	Article 76, paragraphe 6
Article 53, paragraphes 1 et 2	Article 116
Article 53, paragraphe 3	Article 76, paragraphe 6
Article 54	Article 85
Article 55	Article 83
Article 56	Article 117
Article 57	Article 118
Article 58, paragraphes 1 et 2	Article 119, paragraphes 1 et 2
—	Article 119, paragraphe 4
Article 58, paragraphe 3	Article 119, paragraphe 5
Article 58, paragraphe 4	Article 132, paragraphe 2
Article 59, paragraphes 1 à 4	Article 120, paragraphes 1 à 4
—	Article 120, paragraphe 5
Article 59, paragraphes 5 à 11	Article 120, paragraphes 6 à 12
Article 60	Article 121
Article 61	Article 122

▼B

Règlement (CE) n° 216/2008	Présent règlement
—	Article 123
Article 62	Article 124
Article 63	Article 125
Article 64, paragraphes 1 et 3	Article 126, paragraphe 4
Article 64, paragraphe 2	—
Article 64, paragraphe 4	Article 126, paragraphe 1
Article 64, paragraphe 5	Article 126, paragraphe 2
—	Article 126, paragraphe 3
Article 65	Article 127
Article 65 *bis*	—
—	Article 128
Article 66	Article 129
—	Article 130
Article 67	—
Article 68	Article 131
—	Article 132, paragraphe 1
Article 58, paragraphe 4	Article 132, paragraphe 2
Article 69	—
—	Article 133
—	Article 134
—	Article 135
—	Article 136
—	Article 137
—	Article 138
—	Article 139
—	Article 140
Article 70	Article 141